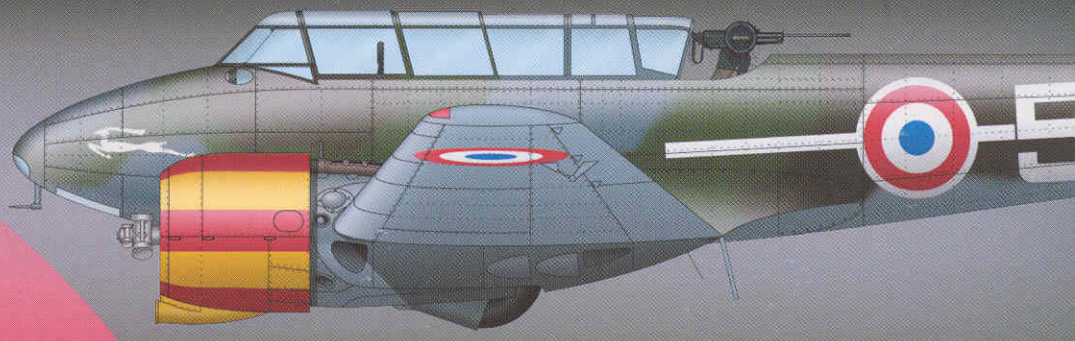
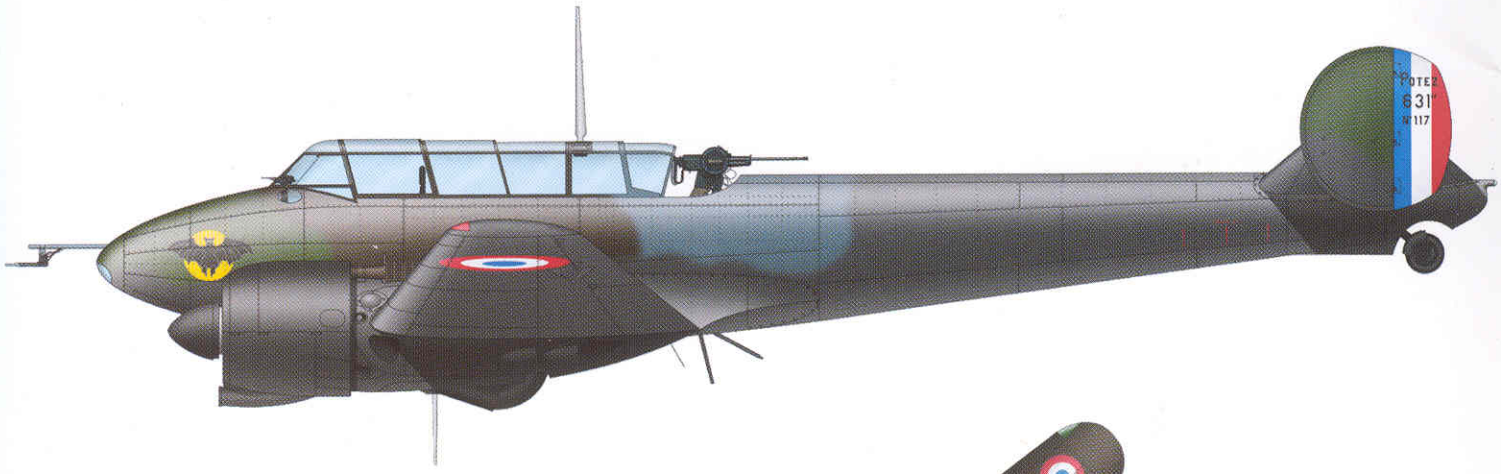
AÉRO JOURNAL
HORS-SÉRIE
N° 10
Nov. 2005

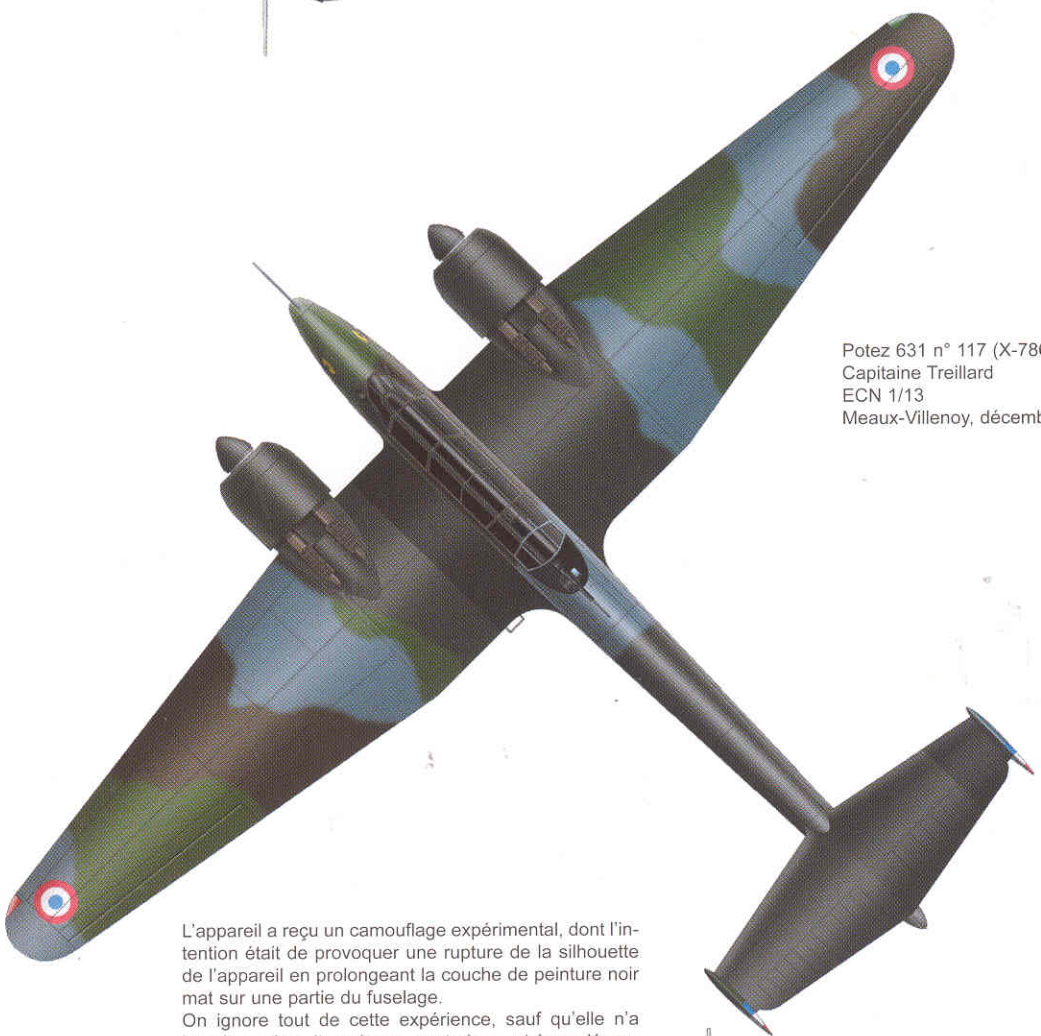


LES AVIONS FRANÇAIS AU COMBAT

LE POTEZ 630, 631, 633

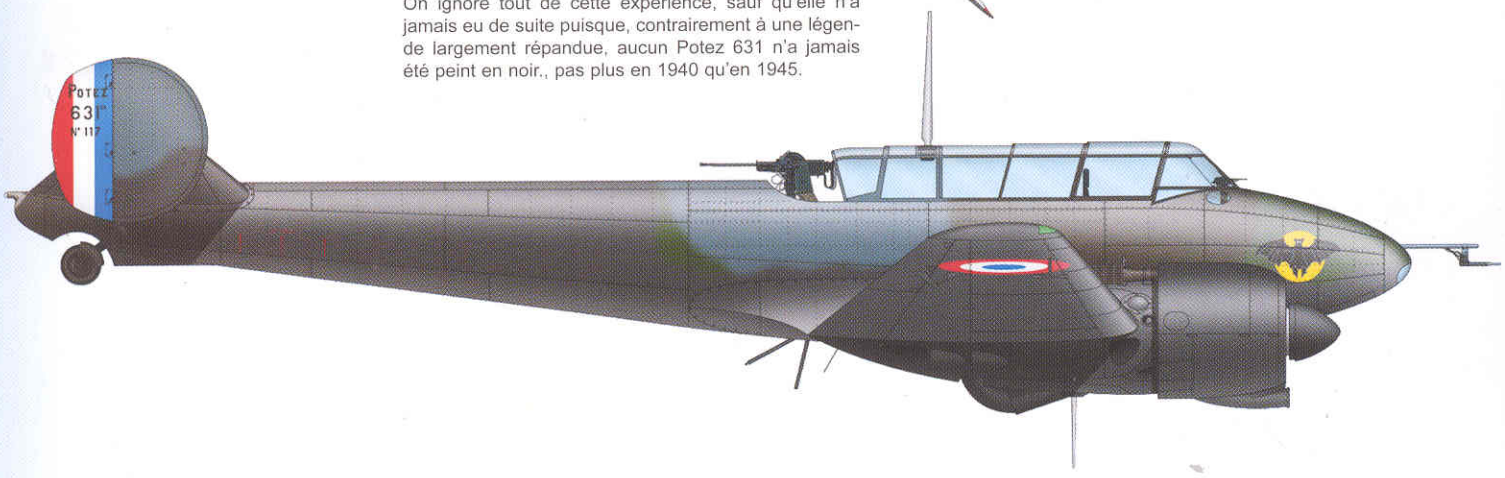
Potez 63 et dérivés





Potez 631 n° 117 (X-786)
Capitaine Treillard
ECN 1/13
Meaux-Villenoy, décembre 1939.

L'appareil a reçu un camouflage expérimental, dont l'intention était de provoquer une rupture de la silhouette de l'appareil en prolongeant la couche de peinture noir mat sur une partie du fuselage.
On ignore tout de cette expérience, sauf qu'elle n'a jamais eu de suite puisque, contrairement à une légende largement répandue, aucun Potez 631 n'a jamais été peint en noir., pas plus en 1940 qu'en 1945.



© P-A. Tilley - 2005

SOMMAIRE

LE POTEZ 63 ET DÉRIVÉS

Potez 630, 631 et 633

Christian-Jacques Ehrengardt

SOMMAIRE

4 **Chapitre I**
Le Potez 63 : idéal pour faire du sport

12 **Chapitre II**
Le Potez 630 : capable de tout, bon à rien

20 **Chapitre III**
Le Potez 631 : le *Zerstörer* à la française

50 **Chapitre IV**
Le Potez 633 : comment faire la guerre avec des avions grecs, roumains et chinois

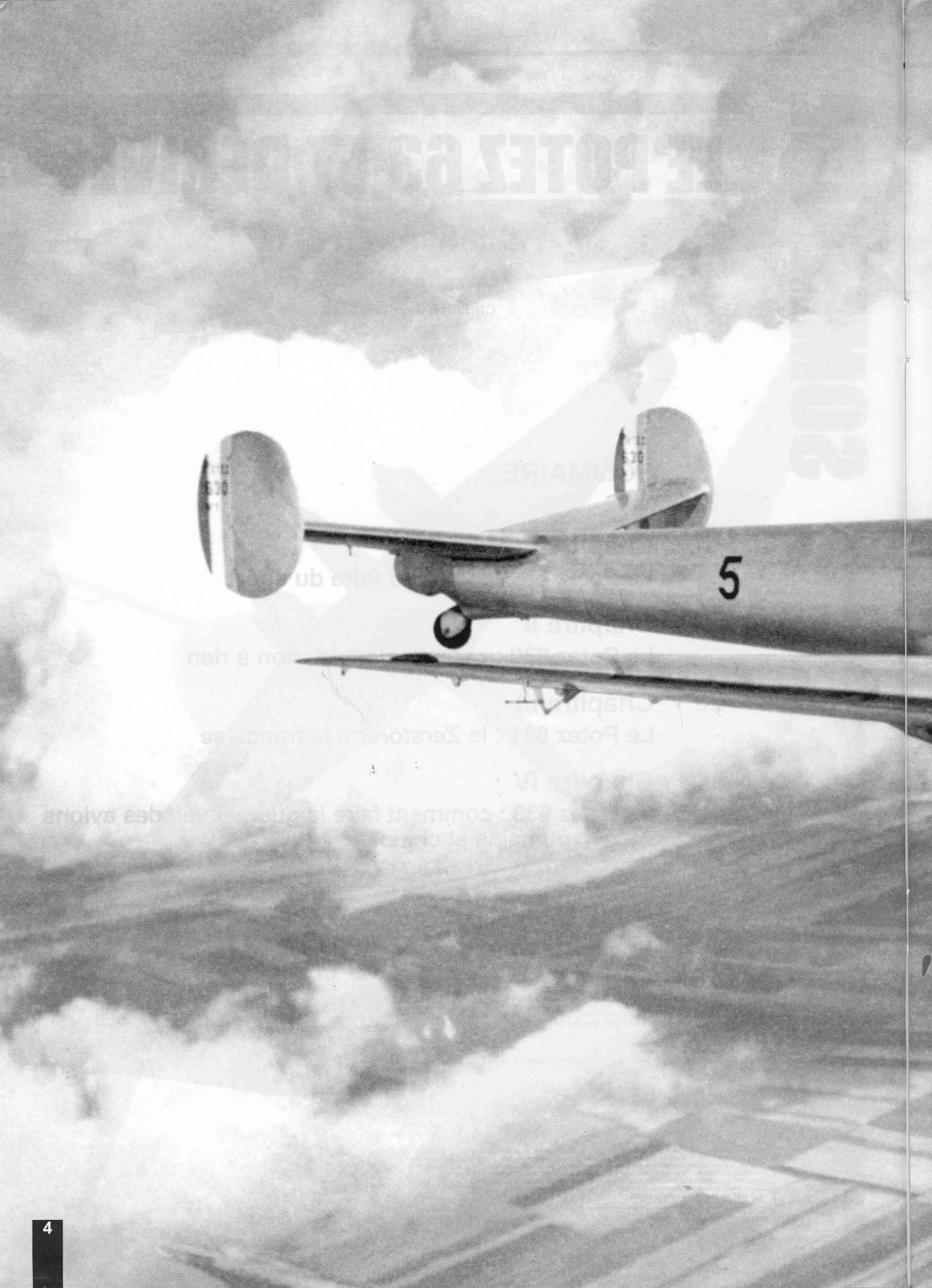
AÉRO-JOURNAL Hors série n° 10 - novembre 2005

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028.
Commission paritaire : 0508 K 83091
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Adresse du siège social :

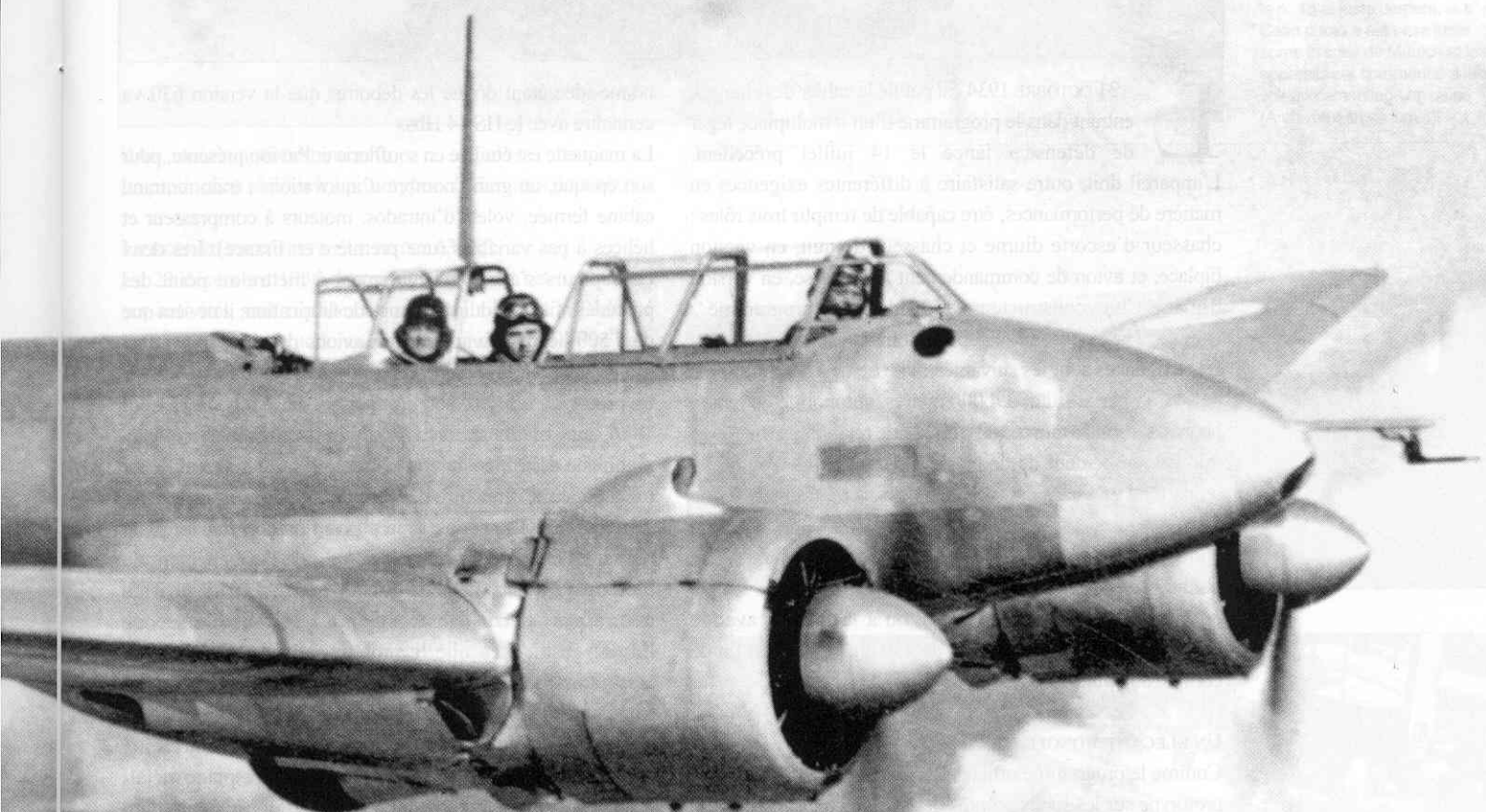
Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 10,00 (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

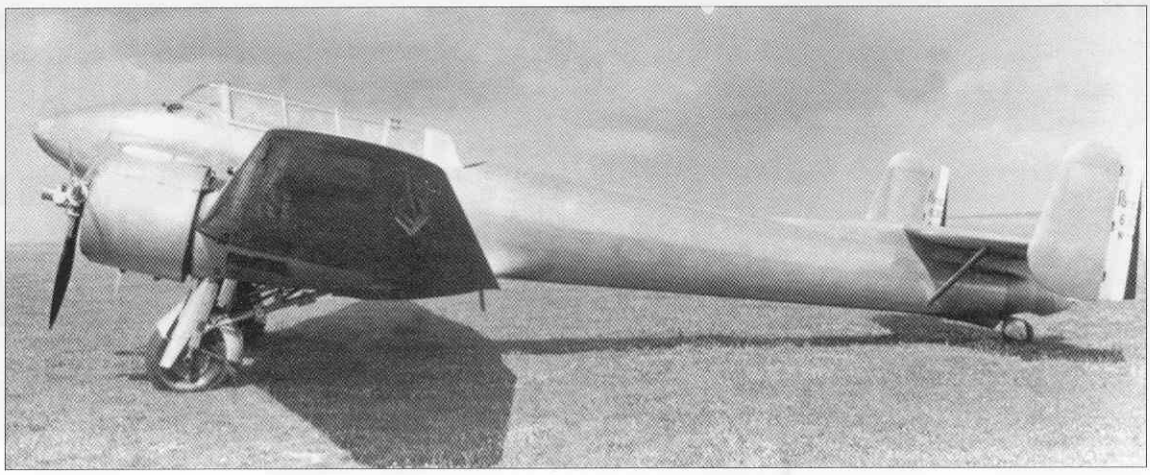
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.


5

CHAPITRE I
LE POTEZ 63



"C'était un avion idéal pour faire du sport"



Le prototype Potez 630-01 dans sa configuration originale avec sa double dérive trapézoïdale contreventée. (Collection J. Mutin)

Le 31 octobre 1934 est publié le cahier des charges, entrant dans le programme d'un « multiplace léger de défense » lancé le 14 juillet précédent. L'appareil doit, outre satisfaire à différentes exigences en matière de performances, être capable de remplir trois rôles : chasseur d'escorte diurne et chasseur de nuit, en version biplace, et avion de commandement à la chasse, en version triplace. Cinq constructeurs répondent au programme : Breguet, Hanriot, Loire-Nieuport, Romano et Potez.

Les exigences sont les suivantes : vitesse de 400 km/h (puis 450 km/h par la suite) à 4 000 mètres, autonomie de quatre heures, temps de montée à l'altitude de rétablissement de 15 minutes, armement de deux canons de 20 mm. Comme le poids total en charge ne doit pas dépasser 3 tonnes (revu à 3,5 tonnes trois mois plus tard), les constructeurs ont peu le choix quant au moteur à retenir. La préférence doit être donnée à la puissance, avec le double étoile Gnome-Rhône ou Hispano de 600 ch (environ), ou à la finesse, avec le Renault-Salmson en V inversé de 450 ch. Ce sera en fin de compte à la puissance.

Un élégant monoplan

Comme le programme officiel demande la construction d'un prototype sur les fonds propres des constructeurs, ceux-ci ne se bousculent pas au portillon. Chez Potez, le travail commence sur le modèle 630 n° 01 en avril 1935. L'appareil conçu par MM. Coroller et Delaruelle se présente sous la forme d'un élégant monoplan à aile cantilever, de construction entièrement métallique, à l'exception des gouvernes et des stabilisateurs horizontaux en bois et toile. Il est équipé de deux Hispano-Suiza 14 Hbs de 580 ch, l'idée étant de développer parallèlement une version 631 équipée du Gnome-Rhône 14 M de 570 ch. Et ce sera, d'ailleurs, une bonne idée étant donné les déboires que la version 630 va connaître avec le HS 14 Hbs.

La maquette est étudiée en soufflerie et l'avion présente, pour son époque, un grand nombre d'innovations : train rentrant, cabine fermée, volets d'intrados, moteurs à compresseur et hélices à pas variables (une première en France). Les deux concepteurs s'attachent également à mettre au point des procédés afin de réduire le temps de fabrication; il ne sera que de 7 500 heures environ sur les avions de série, soit moitié moins que pour le Morane 406.

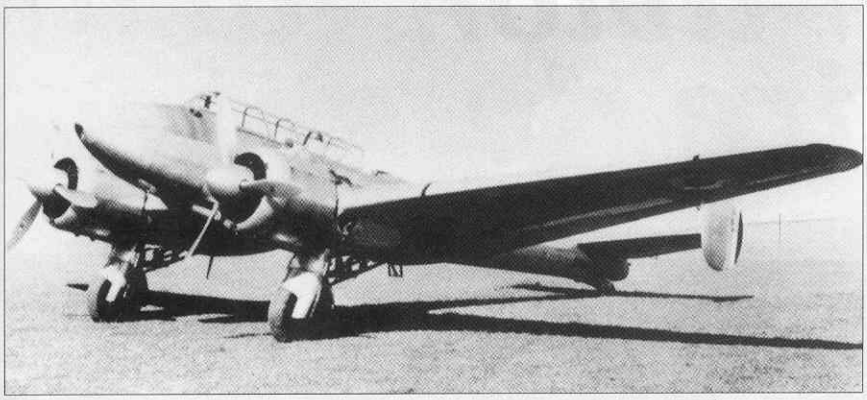
Le prototype effectue son premier vol à Méaulte le 25 avril 1936, aux mains du chef pilote maison Fred Nicolle et manifeste d'emblée un comportement sain et agréable. Le 6 mai, Nicolle rencontre des problèmes avec le pas de l'hélice gauche (l'une des toutes premières construites en France). Une pale se détache, entraînant l'arrachement du moteur qui pend au bout de son bâti. Sachant qu'il ne pourra pas atterrir dans ces conditions, Nicolle secoue l'avion jusqu'à ce que le moteur finisse par tomber. Il avise alors un champ et parvient à poser l'appareil sans trop de dégâts.

Début août, l'empennage horizontal en bois, contreventé et sans dièdre, est alors remplacé par un empennage métallique cantilever avec dièdre. L'appareil est également muni d'un nouveau train à plus longue course.

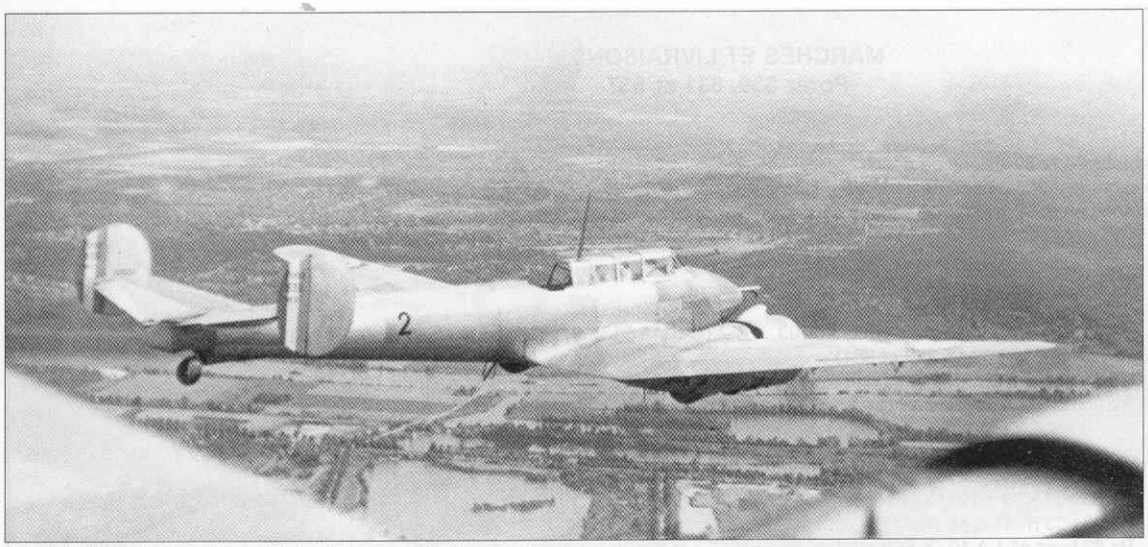
Le 20 novembre 1935, le prototype termine les essais du constructeur et est convoyé au CEMA pour les premiers essais officiels. Quelques légères modifications sont demandées par les militaires et apportées par le constructeur avant que l'avion ne soit envoyé à Cazaux pour des essais d'armement. Entre-temps, il reçoit à titre expérimental des moteurs Hispano-Suiza 14 Ab 02/03 puis Ab 10/11, développant 640 ch, qui lui permettent d'atteindre la vitesse de 460 km/h à 5 000 mètres au poids total en charge de 3 850 kg.

Les pilotes d'essai militaires sont enchantés par la machine, rapide et surtout d'une maniabilité exceptionnelle pour un bimoteur. Face aux performances et aux qualités de vol du modèle de Potez, la concurrence, Hanriot 220, Loire-Nieuport 20 et Romano 110, ne fait pas le poids. Quant au Breguet 690, il évoluera vers une autre catégorie (cf Aéro-Journal n° 26). Le Potez 630 est donc officiellement retenu et ce, bien avant le premier vol du Hanriot 220, retardé par de multiples problèmes techniques.

Le 630-01, devenu Potez 63 n° 2, est vendu à Air Bleu sous l'immatriculation F-ARIR. Avec la réquisition des machines civiles, en septembre 1939, il est récupéré par l'armée de



Le prototype Potez 630CN2 n° 02 avec l'empennage horizontal définitif. (Collection J. Mutin)



Ci-contre :
les lignes pures et élégantes du Potez 630 sont bien mises en évidence sur ces deux clichés montrant le n° 2 (ci-contre) et le n° 5 (pages 4 et 5) en vol au-dessus de la campagne picarde.
(Collection J. Mutin)

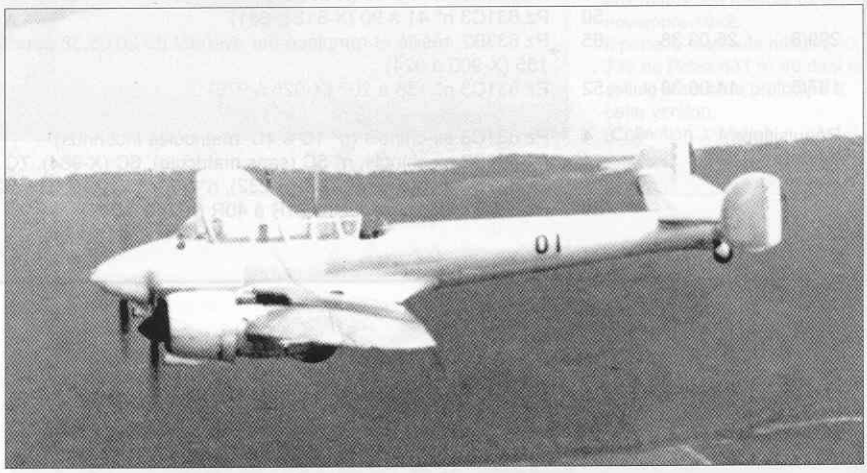
Ci-dessous :
le Potez 631 n° 01 lors des essais au CEMA de Villacoublay à la fin de l'année 1937.
(Archives Aéro-Journal)

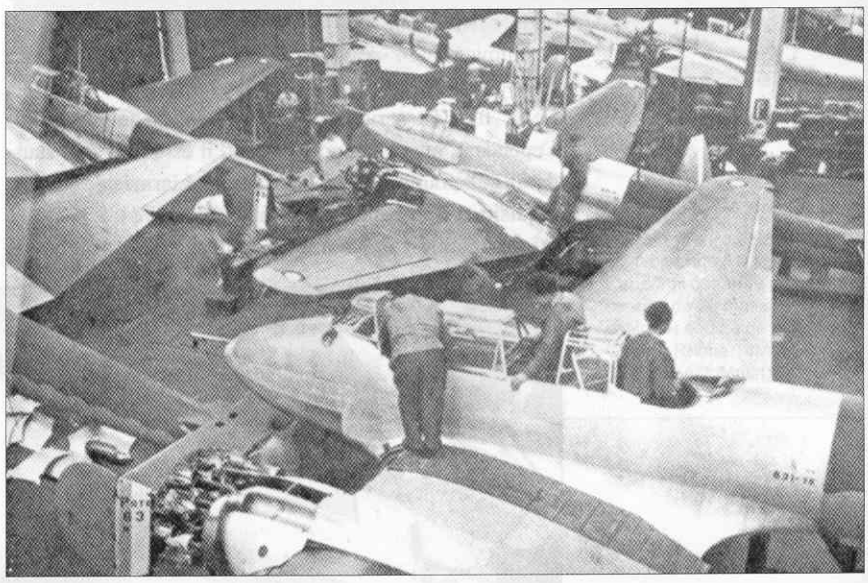
En bas :
la ligne d'assemblage des Potez 631 à Méaulte (au premier plan, le n° 15 et juste derrière, le n° 49). Cette photo a été prise juste après la crise de Münich et les appareils ont commencé à recevoir un camouflage en usine.
(Archives Aéro-Journal)

l'Air, mais son sort est inconnu.
La production s'élève à 3 prototypes et 82 avions de série.

Le second prototype : le Potez 631-01

Le 23 décembre 1936, la maison Potez est nationalisée et ses activités sont reprises au sein de la SNCAN (Société nationale de construction aéronautique du Nord). Ses cinq sites (Méaulte, Sartrouville, Les Mureaux, Caudebec-en-Caux et Le Havre) emploient alors 5 496 personnes.
Le deuxième prototype, équipé des moteurs Gnome-Rhône 14 Mars, est baptisé Potez 631-01. Si les moteurs sont légèrement moins puissants que ceux du 630-01, ils ont un diamètre inférieur et produisent donc moins de traînée. Surtout, ils s'avèrent plus fiables. Confié à G. Detré, il vole le 15 mars 1937, mais il est également endommagé au cours des essais du constructeur à la suite de l'effacement du train, mal verrouillé. Rapidement réparé, il est confié au CEMA en novembre pour les essais officiels. Ceux-ci confirment qu'il est moins rapide que le 630-01, mais qu'en revanche, il grimpe plus vite.
Le prototype 631-01 est rebaptisé Potez 63 n° 1. Immatriculé F-AREY, il est vendu à Air Bleu. Réquisitionné par l'armée de l'Air en septembre 1939, son sort final est inconnu.
Divers armements sont testés sur plusieurs appareils. Les n° 146 et 147 reçoivent trois mitrailleuses MAC 34 sous chaque aile et le n° 155 deux canons inclinés vers le sol pour l'attaque au sol (il servira de banc d'essai pour la version 639 – voir plus bas).
À partir de la mi-mars, le constructeur fournit des lots de transformation aux parcs et ateliers pour l'installation de quatre mitrailleuses MAC 34 sous les ailes.
En tout, 215 Potez 631 sont construits, à savoir 3 protos, 207 avions de série et 5 destinés à l'exportation.





LES DERIVÉS

Aux yeux de ses créateurs, il devient vite évident que cet appareil robuste, performant et facile à construire, présente un caractère évolutif certain. Du dessin de base, ils extrapolent différents dérivés, dont certains seront produits en série et d'autres ne dépasseront pas le stade de la planche à dessin.

Potez 632

Proposé par Potez comme bombardier léger d'assaut ou en piqué à l'armée de l'Air et l'Aéronautique navale, il connaît un début de construction. Comme ni l'Air ni la Marine ne s'y intéressent, il est vendu aux Suisses comme Potez 633 à moteurs Hispano-Suiza (immatriculé B-1).

MARCHÉS ET LIVRAISONS
POTEZ 630, 631 ET 637

Production totale

Potez 630	3 prototypes et 82 avions de série
Potez 631	3 prlototypes, 207 avions de série pour l'armée de l'Air et 5 avions destinés à l'exportation
Potez 633	2 prototypes et 68 avions de série destinés à l'exportation

Prototypes

813/7	26.05.37	10	Pz 630CN2 n° 02 (C-514), 630C3 n° 03, 1 & 2 (C-511à 513), 631C3 n° 01 & 02, 631INST n° 04 (sans matricule), 633B2 n° 01 et 02 (X-980 et 981)
?	03.08.37	4	Pz 631C3 n° 1C à 4C (sans matricule) destinés à la Chine (réquisitionnés, voir plus bas)
		4	Pz 633B2 n° 5C à 8C (sans matricule) destinés à la Chine (réquisitionnés, voir plus bas)

Série

1582/1	16.12.37	50	Pz 633B2, résilié et remplacé par un avenant au marché 1582/7 pour 50 Pz 631C3
1049/7	21.12.37	80	Pz 630C3 n° 3 à 72 (C-515 à 584), n° 73 à 82 (X-700 à 709)
		30	Pz 631C3 n° 11 à 40 (X-710 à 739)
1582/7	16.12.37	10	Pz 631INST n° 1 à 10 (X-662 à 671)
		50	Pz 631C3 n° 41 à 90 (X-612 à 661)
299/8	25.03.38	65	Pz 633B2, résilié et remplacé par avenant du 20.05.38 pour 65 Pz 631C3 n° 91 à 130 (X-760 à 799), n° 131 à 155 (X-900 à 924)
107/8	14.06.38	52	Pz 631C3 n° 156 à 207 (X-925 à 976)
Réquisitions		4	Pz 631C3 ex-chinois (n° 1C à 4C, matricules inconnus)
		4	Pz 633B2 ex-chinois, n° 5C (sans matricule), 6C (X-984), 7C et 8C (X-982 & 983)
		11	Pz 633B2 ex-grecs, n° 12G (B-232), n° 15G à 24G (B-235 à 244)
		20	Pz 633B2 ex-roumains, n° 21R à 40R (X-740 à 759)

POTEZ 633

Il s'agit d'un bombardier léger biplace (catégorie B2) dérivé du 631. Il est muni d'une soute à bombes verticale logée entre le pilote et le mitrailleur. Il fait l'objet d'une commande de la part de l'armée de l'Air, mais aussi de la part de pays étrangers (voir plus bas). Le prototype n° 01 est immatriculé F-ARQC; il sera récupéré par l'armée de l'Air qui lui affectera le matricule X-980.

Le n° 02 doit servir de tête de série au modèle 639. Cependant, avant son achèvement, il est remis aux standards 633 pour être vendu à la Chine. L'armée de l'Air le réquisitionne et lui affecte le matricule X-981.

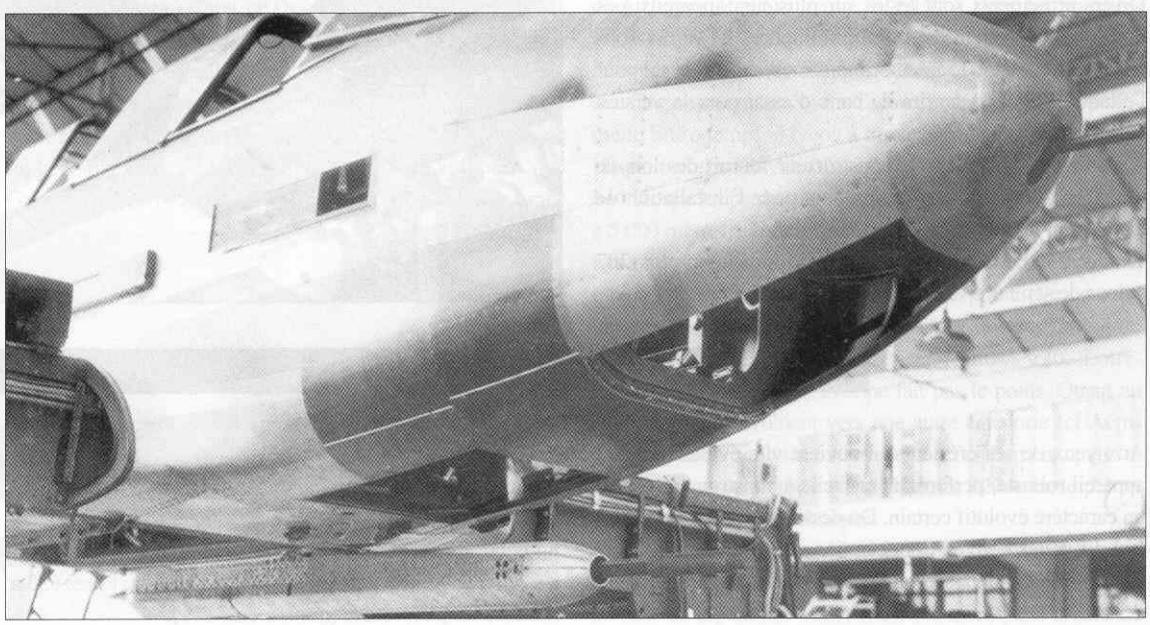
La production s'élève à 68 machines (hors prototypes) dont 33 sont effectivement livrées à l'étranger avant la déclaration de guerre.

POTEZ 634

Le modèle 634 est une version d'instruction à double commande du 630 proposée par Potez. L'armée de l'Air lui préfère un dérivé du 631, baptisé Potez 631INST (ou 631DC), dont dix exemplaires sont commandés et produits. Il semble vraisemblable que le prototype 631-01 ait été transformé en prototype du 634.

POTEZ 635

Projet de chasseur lourd – sans suite.



Le premier armement proposé pour la version 639 consiste en deux canons de 20 mm inclinables jusqu'à 14° vers le bas, l'un étant monté dans la pointe avant et l'autre dans une gondole sous le ventre. Cette version d'assaut ne verra pas le jour. (Collection J. Mutin)

Ci-contre :
le Potez 639AB2, armé de quatre mitrailleuses d'aile et de deux bombes, dont on distingue tout juste les ailettes sous le ventre. Il est également équipé d'une hélice expérimentale.
Il sera ultérieurement remis aux standards 633, seule version d'assaut qui intéresse l'armée de l'Air.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
le Potez 63.12, version du 631 à moteurs Pratt & Whitney R-1830.
Mis à l'abri en zone Sud, puis stocké à Lyon-Bron, il tombera aux mains des Allemands en novembre 1942.
Il porte le matricule militaire X-739 du Potez 631 n° 40 dont la cellule a servi de prototype à cette version.
(Collection J. Mutin)

Potez 636
Dénomination attribuée aux appareils qui auraient dû être construits sous licence en Tchécoslovaquie. L'*Anschluß* met un terme à ce projet.

Potez 637
Il s'agit d'un triplace de reconnaissance, répondant aux exigences du STAé (service technique de l'Aéronautique) qui demande que l'observateur soit logé dans une gondole ventrale. Le prototype effectue son premier vol en octobre 1938, mais, en raison de l'urgence à moderniser les unités de grande reconnaissance, une commande de 60 exemplaires a déjà été passée deux mois plus tôt. Elle sera intégralement livrée et prise en compte.

Potez 639
C'est une version d'assaut biplace (catégorie AB2) armée dans un premier temps de deux canons de 20 mm orientables jusqu'à 14° vers le bas, puis, dans un second temps, d'une combinaison de quatre mitrailleuses d'aile et de deux bombes logées sur les râteliers ventraux externes. N'intéressant pas l'armée de l'Air, il est remis aux standards 633 pour être livré à la Chine.

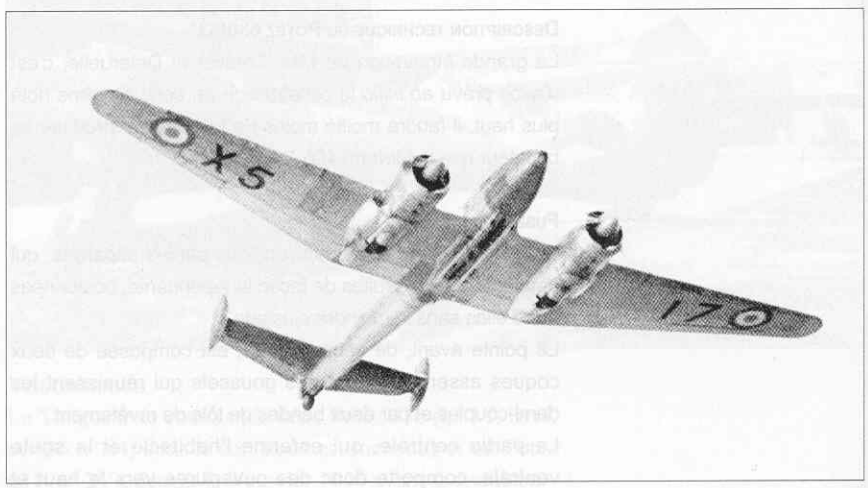
Potez 63.11
Version du Potez 637 de reconnaissance, sans la gondole ventrale, mais avec un nez vitré pour l'observateur.
Avec le Potez 637, il fera l'objet d'un autre hors-série consacré aux avions de reconnaissance et d'observation français de la période 1939-1945.

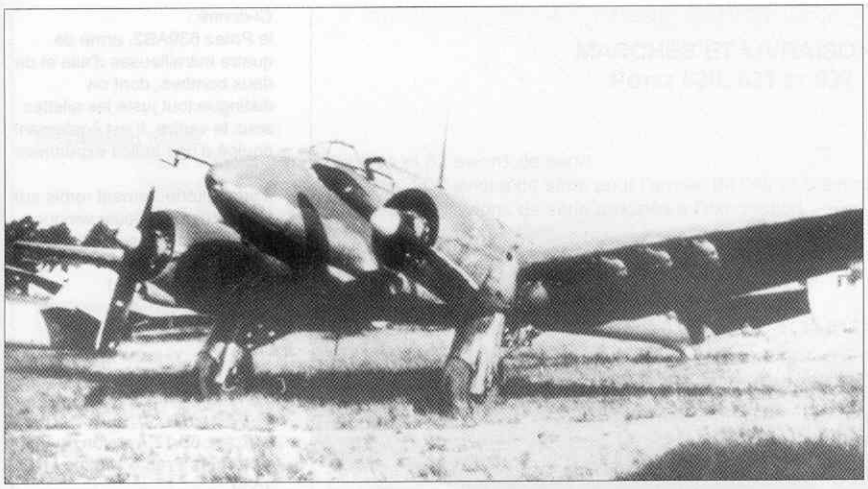
Potez 63.12
Cette version naît du mariage de la cellule du Potez 631 n° 40 à deux moteurs Pratt & Whitney identiques à ceux du Curtiss H-75A. Il ne connaîtra pas de suite. Il se retrouve au CEMA en juin 1940 puis est stocké au DS de Lyon après l'armistice.

Potez 63.16
Le Potez 63.11 n° 114, qui vole à Méaulte le 3 janvier 1940, est muni d'une aile nouvelle à envergure et surface agrandies; il est rebaptisé Potez 63.16 n° 01 et testé à partir de fin février au CEMA où il disparaîtra dans la tourmente. Cette version (catégorie T3) est destinée à l'entraînement des navigants.

On ne sait rien des projets **638**, **63.10**, **63.13**, **63.14** et **63.15**.

Ci-dessous :
le prototype Potez 670-01 en vol (voir page 11).
L'appareil est armé de deux canons de 20 mm sous le ventre et équipé de moteurs Gnome-Rhône 14Mars.
(Collection J. Mutin)





L'un des deux Potez 631 (n° 146 et 147) équipés à titre expérimental de six mitrailleuses MAC 34 sous les ailes. (Collection J. Mutin)

Idéal pour faire du sport

Georges Escudier, alors capitaine et commandant de l'ECMJ 1/16, nous livre ses impressions :

L'arrivée de nos premiers Potez déclencha une vague d'enthousiasme. L'appareil arrivait précédé d'une flatteuse réputation. Il faut dire que nos premiers vols à son bord ne firent que confirmer les faits.
Il se pilotait d'un doigt, passait les acrobaties comme n'importe quel monomoteur. Il était beau, fin, racé et d'une allure très moderne pour un appareil conçu en 1934. Quelques pilotes eurent un peu de mal à se faire aux grandes innovations techniques, train rentrant, volets de courbure, cabine fermée, hélice à pas variable. Mais, en ce qui me concerne, je l'ai eu tout de suite en main.
Il n'avait qu'un défaut, que nous n'avions pas remarqué tout de suite, mais qui nous sautera aux yeux quand il s'agira d'affonter l'armée de l'Air allemande : ses moteurs. Deux fois 600 ch, c'était moitié moins que le Me 110 ! Certes, il nous semblait plus léger, mais par la force des choses, il grimpait et volait moins vite que tous les avions allemands que nous avons rencontrés.
Faute de canons en nombre suffisant, la plupart de nos Potez 631 furent armés de mitrailleuses. Même quand l'état-major en fit rajouter quatre sous les ailes, sa puissance de feu était insuffisante pour venir à bout du blindage des bombardiers allemands.
C'était un avion idéal pour faire du sport, mais pas pour faire la guerre.

Description technique du Potez 630/631

La grande innovation de MM. Coroller et Delaruelle, c'est d'avoir prévu *ab initio* la construction en série. Comme noté plus haut, il faudra moitié moins de temps pour produire ce bimoteur que le Morane 406.

Fuselage

Ainsi, le fuselage est conçu en trois parties séparées, qui peuvent être construites de façon indépendante, boulonnées entre elles sans le moindre ajustage.
La pointe avant, de section ovale, est composée de deux coques assemblées par des goussets qui réunissent les demi-couples et par deux bandes de tôle de revêtement.
La partie centrale, qui enferme l'habitacle et la soute ventrale, comporte donc des ouvertures vers le haut et vers le bas. Elle comprend deux panneaux latéraux, un fond et un pont assemblés par quatre longerons. Autre innovation technique, la demi-coque inférieure intègre la section centrale de la voilure sur laquelle viennent se fixer les deux plans extérieurs.
La structure de la section arrière est identique à celle de la pointe avant. Elle supporte l'empennage arrière, indépendant, et la roulette de queue. Elle se termine par une pointe arrière amovible.

Voilure

La voilure, monoplane et cantilever, se compose des deux plans extérieurs, qui sont réunis à la section centrale intégrée au fuselage par des ferrures. Elle est construite autour de deux longerons recouverts d'un revêtement métallique travaillant. L'intrados est essentiellement recouvert de panneaux vissés permettant la visite de la structure.
La profondeur et l'épaisseur relative de l'aile sont décroissantes, allant de 17% à la racine à 6% à l'extrémité. Le bord d'attaque est amovible. Les ailerons, entoilés, sont en trois parties, ce qui assure une grande souplesse de gauchissement et permet à l'appareil d'avoir des qualités acrobatiques au-dessus de la moyenne. Des volets de courbure entièrement métalliques sont montés sur l'intrados, de part et d'autre des nacelles des moteurs.
L'empennage arrière, monoplan et cantilever avec dièdre positif, supporte une double dérive, disposition censée ouvrir le champ de tir du mitrailleur arrière. Les parties fixes sont entièrement métalliques, les gouvernes sont entoilées. L'empennage arrière forme un bloc indépendant du fuselage et peut être démonté rapidement.

Atterrisseur

L'atterriseur principal, escamotable vers l'arrière dans une nacelle, se compose de deux demi-châssis indépendants fixés au longeron avant. Il est équipé d'amortisseurs oléopneumatiques, de freins différentiels et de pneus basse pression. La manœuvre du train s'opère par un levier à la disposition du pilote qui agit sur un vérin hydraulique, la pression du liquide étant assurée par une pompe asservie au moteur gauche. Un dispositif de secours manuel permet de court-circuiter la pompe.
La roulette de queue, également chaussée d'un pneu basse pression, est orientable mais pas escamotable.

Groupe motopropulseur

Les moteurs sont montés « à la française », c'est-à-dire que chacun est boulonné à une couronne en tubes d'acier soudés fixée à un bâti composé de quatre triangles en tubes d'acier. Ceux-ci, boulonnés au longeron avant, sont équipés de silent-blocks amortissant les vibrations.
L'ensemble est caréné par des capots NACA prolongés par une nacelle fuselée.
Les moteurs sont alimentés en carburant par deux nourrices de 420 litres logées dans la partie centrale de la voilure, entre le fuselage et le moteur. Un dispositif permet l'alimentation en vol inversé. Chaque moteur dispose de son réservoir d'huile, d'une capacité de 36 litres, situé dans le bord d'attaque de l'aile, à l'extérieur du moteur.
Les réservoirs ne sont pas du type auto-obturant et aucun n'est protégé par une plaque de blindage.

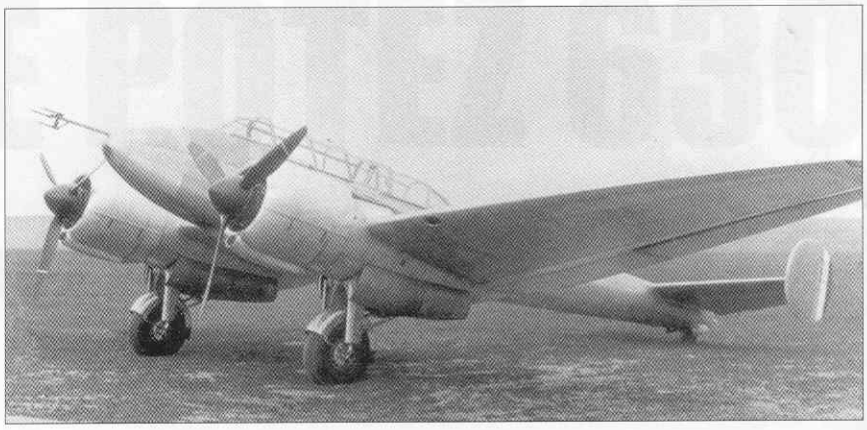
LE POTEZ 670

Dérivé du 631, le Potez 670 répond à un programme de 1936 demandant un triplace de chasse lourde (catégorie C3). Après la visite du général Vuillemin en Allemagne, en août 1938 le programme est reclassé dans la catégorie C2 (biplace).

Le 670-01, dérivé du 631, vole le 30 mars 1939 et entre en compétition avec les Caudron C.900, Hanriot NC-600 et LeO 50. Il est d'abord équipé de deux Gnome-Rhône 14 Mars de 700 ch avant de devenir Potez 671-01 avec des Hispano HS 14AB 12/13 de 800 ch en juin. Ceux-ci lui confèrent une vitesse de pointe de 500 km/h à 6 000 m au poids en charge de 4 720 kg et la capacité d'atteindre 3 000 m en 4 mn 50. À titre de comparaison, le Bf 110C vole à 541 km/h à la même altitude au poids en charge de 6 020 kg et atteint 3 000 m en 5 mn.

L'armement envisagé comprend deux canons HS 404 de 20 mm et deux MAC 34 de 7,5 mm, ainsi qu'un HS 404 ou deux MAC 34 dans le poste de défense arrière.

Quarante exemplaires de la série 671 sont commandés et l'assemblage des premiers a commencé quand les Allemands envahissent l'usine de Méaulte. Le prototype est sabordé avant l'évacuation du CEMA d'Orléans-Bricy.



Le Potez 671-01 après remotorisation.
(Collection J. Mutin)

À L'EXPORT

Logiquement, un appareil aussi polyvalent ne peut qu'attirer l'attention de la clientèle étrangère, mais sa carrière au-delà de l'hexagone sera perturbée par la déclaration de guerre et l'embargo décrété sur les livraisons d'armes à l'étranger.

Chine

Par contrat signé à Londres avec l'OFEMA en date du 3 août 1937, le gouvernement chinois passe commande de quatre Potez 631 (n° 1C à 4C) et de quatre Potez 633 (n° 5C à 8C). Deux 631 (n° 1C et 2C) et un 633 (n° 5C) arrivés à Haïphong (Indochine) en août 1939 sont saisis sur place, les autres étant réquisitionnés en France. Le 3C sera affecté au centre de St-Jean-d'Angély et le 4C à la Marine. Les autres sont pris en compte par le CEAM. En mai 1940, le 7C est utilisé par le GBA II/54 et le 8C par le I/54 pour l'entraînement. Leur sort final reste inconnu à ce jour.

Grèce

Des vingt-quatre Potez 633 destinés à la Grèce (N° 1G à 24G), treize sont acheminés à destination , le reste étant saisi en France à la déclaration de guerre. Ils sont immatriculés de B-221 à 234, sauf 232 qui est le n° 12G retenu en France.

Roumanie

Ancienne cliente de la maison Potez, il est logique que la Roumanie passe commande de 40 Potez 633 et 10 63.11.

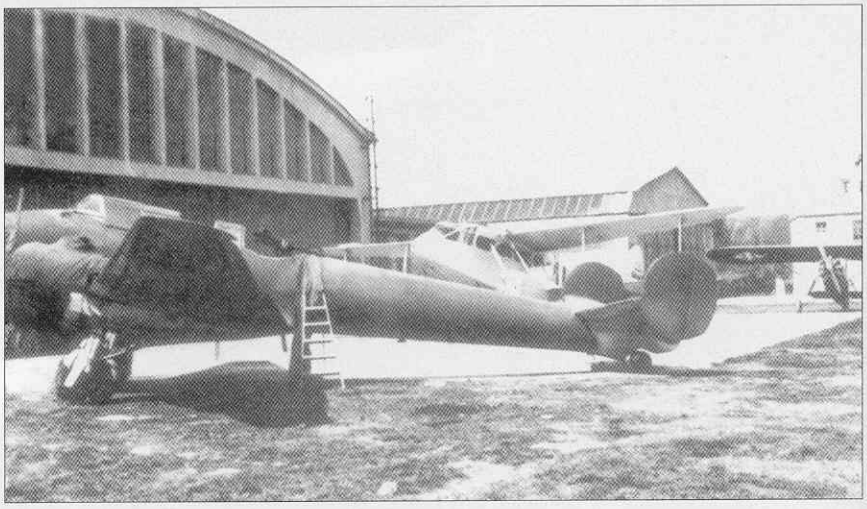
Sur les 40 Potez 633, seuls 20 sont livrés avant l'embargo, le solde étant récupéré par l'armée de l'Air (n° 21R à 40R). Neuf autres seront acheminés à destination en septembre et octobre 1941. S'y ajoute le Potez 631INST n° 4, livré sous l'immatriculation civile F-AREZ avant juin 1939.

Suisse

La Suisse achète à des fins d'évaluation un Potez 630 (immatriculé B-2) et un Potez 633, ce dernier (immatriculé B-1) étant l'ancien prototype du Potez 632.

Ci-dessus :
l'ancien prototype du 632 est remis aux standards 633 et ré-équipé de moteurs HS 14 Ab pour être vendu aux Suisses qui l'immatriculent B-2. (Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
Le Potez 630 n° 1Y, probablement le seul des trois Potez 63 commandés par la Yougoslavie à avoir été effectivement livré. (Collection M. Cristescu)



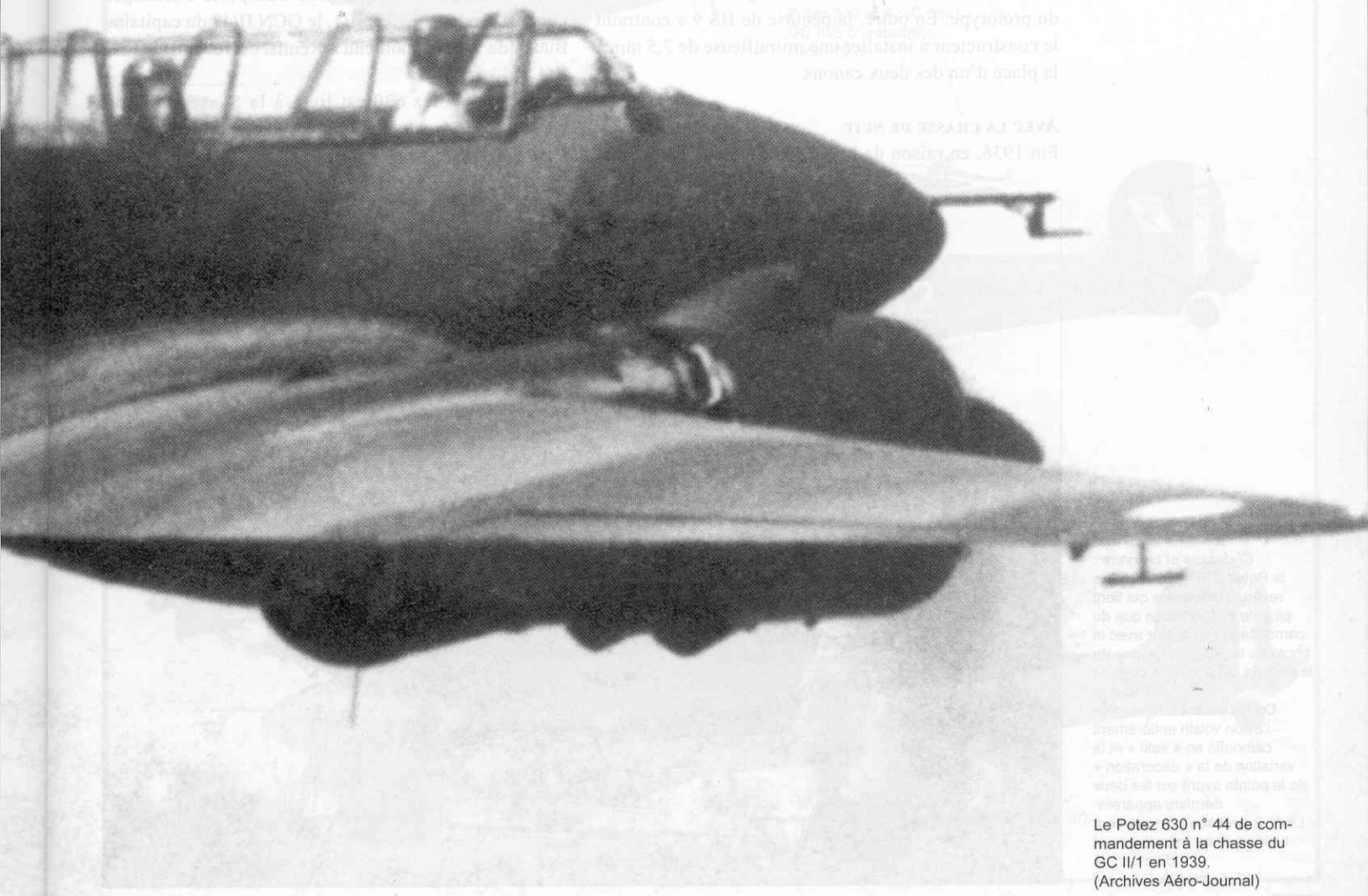
Yougoslavie

La Yougoslavie commande deux Potez 630 (n° 1Y, livré, et 630 n° 04, dont le sort nous est inconnu) et un Potez 631 (n° 2Y), détruit le 9 janvier 1940 avant sa livraison.

CHAPITRE II

LE POTEZ 630

Capable de tout, bon à rien



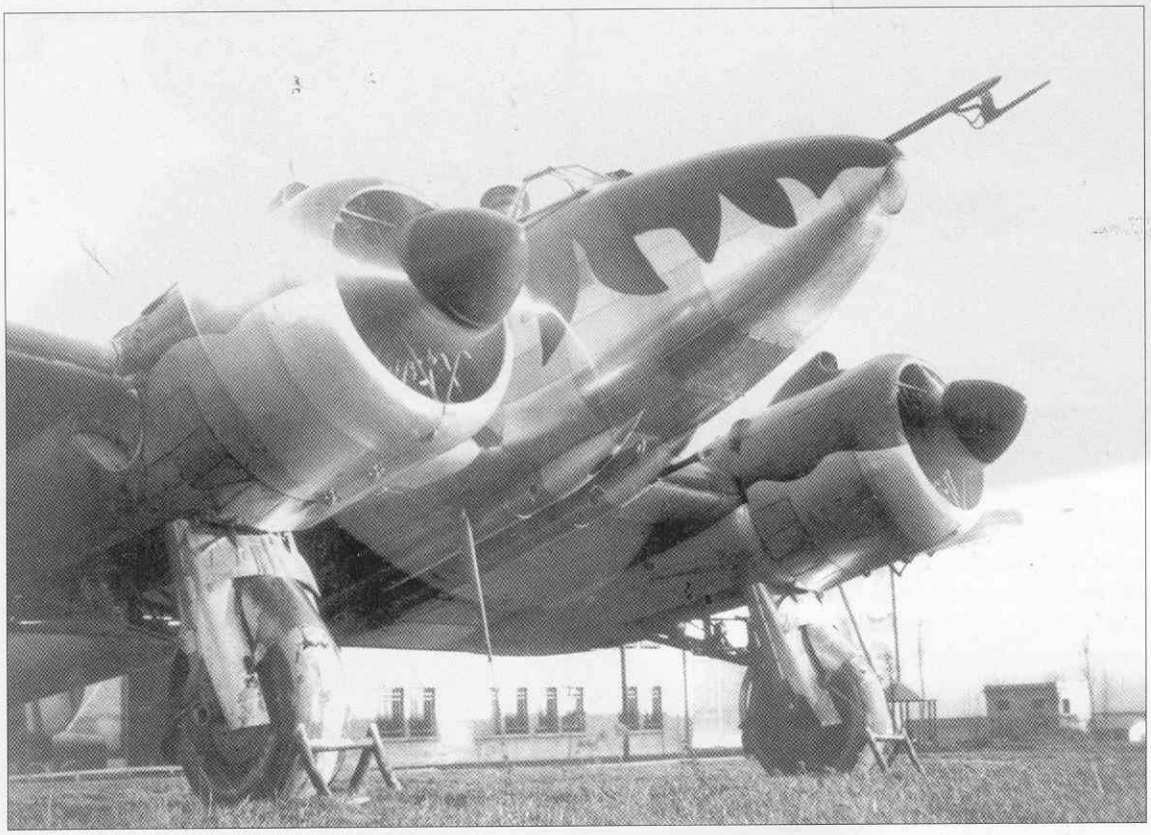
Le Potez 630 n° 44 de commandement à la chasse du GC II/1 en 1939.
(Archives Aéro-Journal)

C'est le 23 mai 1938 que l'armée de l'Air recette son premier Potez 630, le n° 8. Malgré l'intérêt que suscite la machine, les pilotes réceptionneurs sont un peu déçus par les performances affichées, 448 km/h à 4 000 m, altitude atteinte en 7 mn 1 sec, nettement inférieures à celles du prototype. En outre, la pénurie de HS 9 a contraint le constructeur à installer une mitrailleuse de 7,5 mm à la place d'un des deux canons.

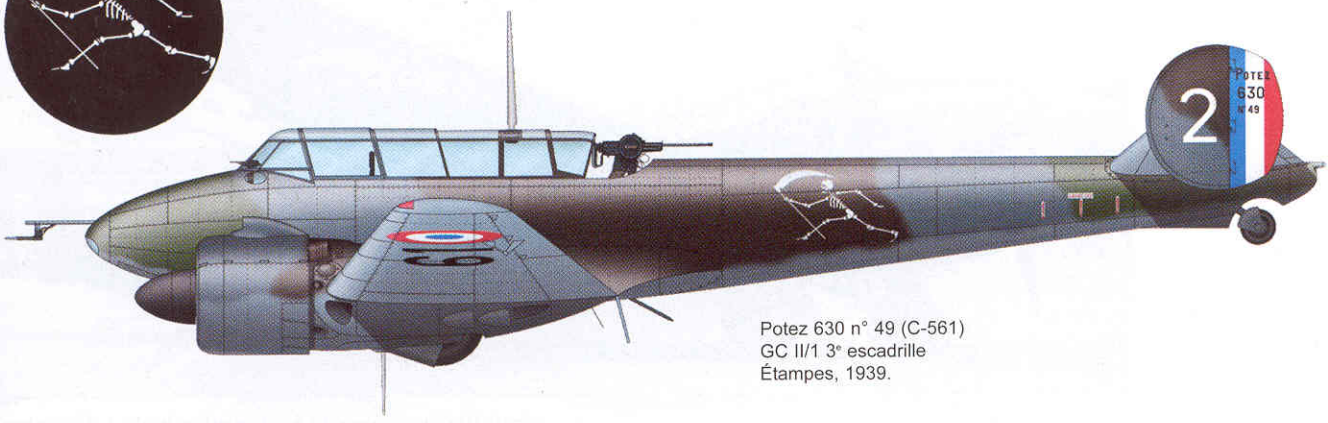
Avec la chasse de nuit

Fin 1936, en raison de la tension internationale croissante, le problème du matériel devient crucial. Il est décidé de transformer en première urgence les quatre escadrilles de chasse de nuit, équipées en Mureaux 113 version CN2 (escadrilles 3/41, 4/41 et 3/42) et en D.501 CN1 (4/42). En avril 1937, tandis que le GCN II/41 du capitaine Geoffroy se transporte à Étampes pour y devenir le GCN III/1, le GCN II/42 du capitaine Budan de Russé, maintenu à Reims, est rebaptisé GCN II/4.

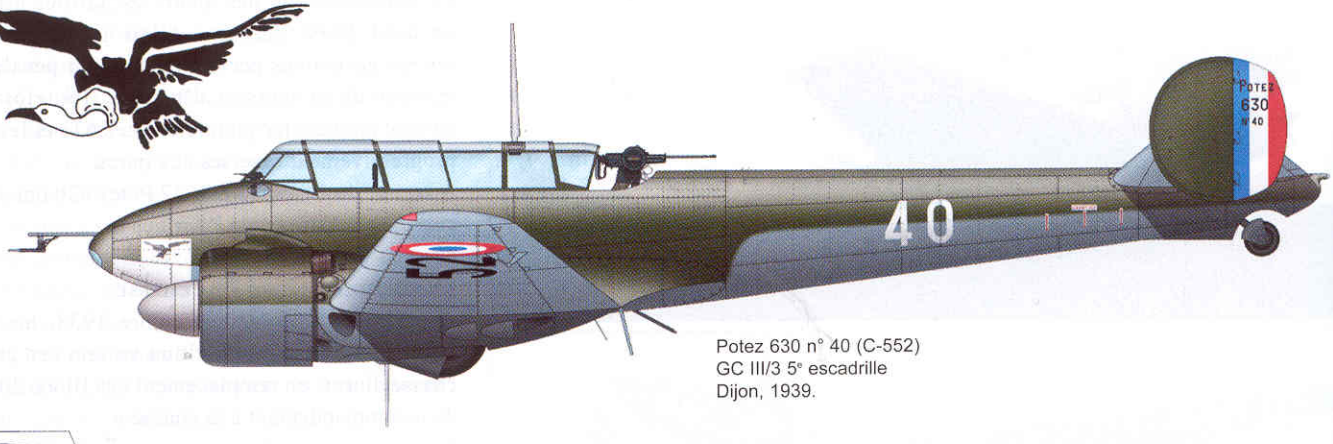
Le premier Potez 630 est livré à la 5e escadrille du GCN II/4 le 21 octobre 1938. La 6e escadrille du GCN III/1 perçoit le sien le 18 novembre 1938 et l'autre



Ci-dessus et ci-contre : le Potez 630 n° 2, cette fois revêtu d'une tenue qui tient plus de la décoration que du camouflage (comparer avec la photo de la page 7), typique de la période qui a suivi la crise de Münich.
On note dans l'alignement l'avion voisin entièrement camouflé en « kaki » et la variation de la « décoration » de la pointe avant sur les deux derniers appareils.
Le n° 2 possède un armement typique d'une mitrailleuse et d'un canon.
(Collection B. Régnier)

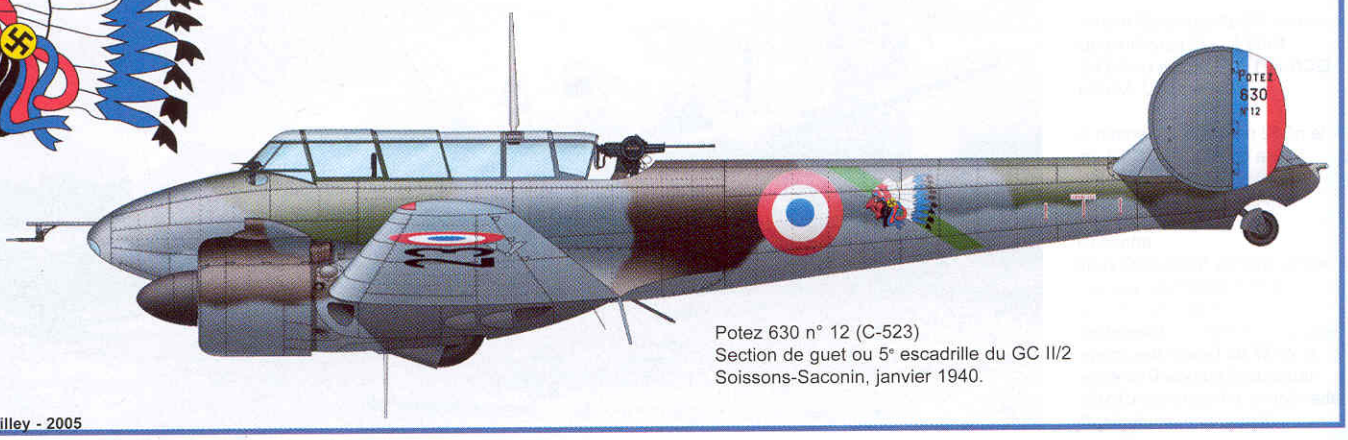


Potez 630 n° 49 (C-561)
GC II/1 3e escadrille
Étampes, 1939.



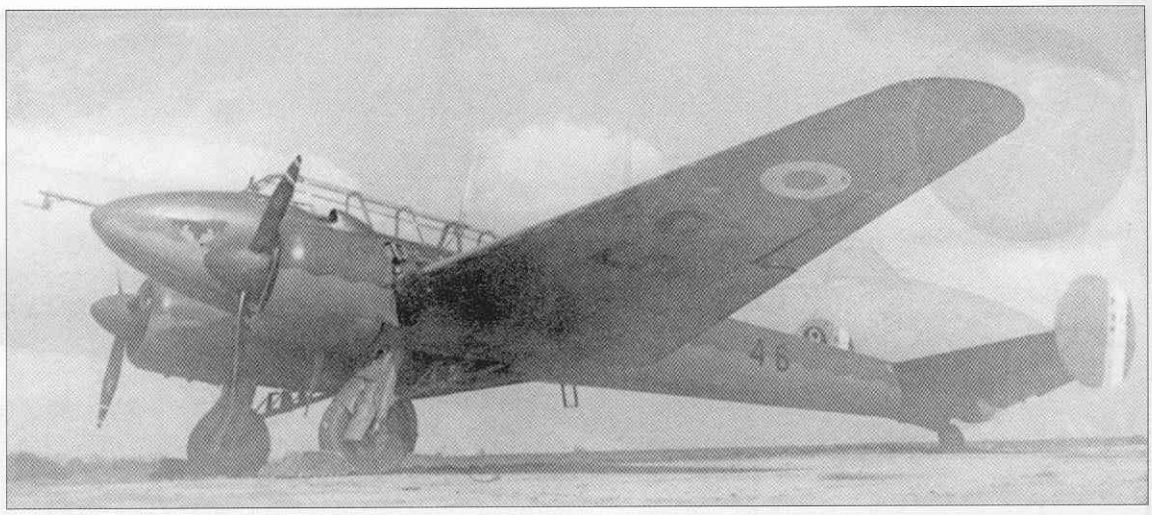
Potez 630 n° 40 (C-552)
GC III/3 5e escadrille
Dijon, 1939.

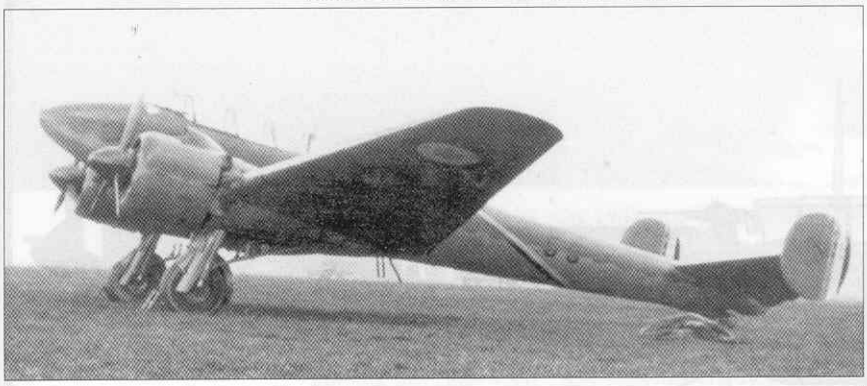
Potez 630 n° 42 (C-554)
GC II/6 état-major du groupe
Chartres, 1939.

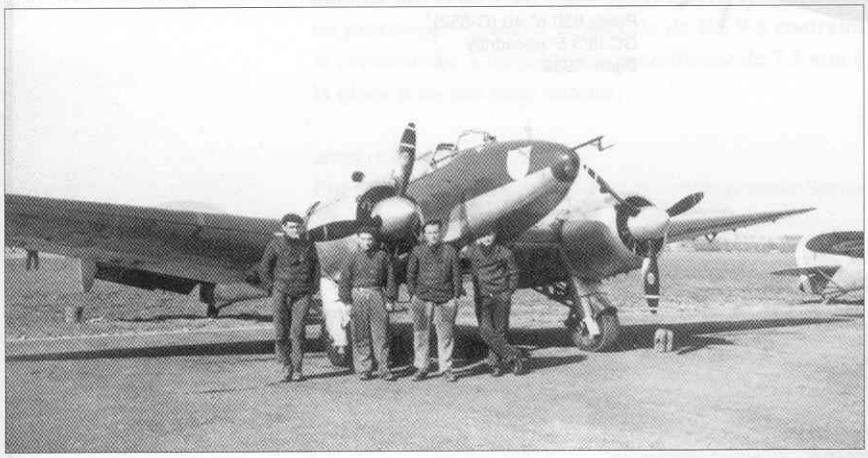


Potez 630 n° 12 (C-523)
Section de guet ou 5e escadrille du GC II/2
Soissons-Saconin, janvier 1940.

© P-A. Tilley - 2005







escadrille du groupe, la 5e, doit attendre le 3 décembre. La transformation des quatre escadrilles est achevée en avril 1939, dans les délais prévus, malgré les retards accumulés par le constructeur pénalisé par le manque de moteurs et d'hélices. Toutefois, à cette époque arrivent les premiers Potez 631 et les 630 sont progressivement reversés aux parcs.
À la date du 1er avril 1939, 77 Potez 630 ont été pris en compte par l'armée de l'Air.

Le commandement à la chasse

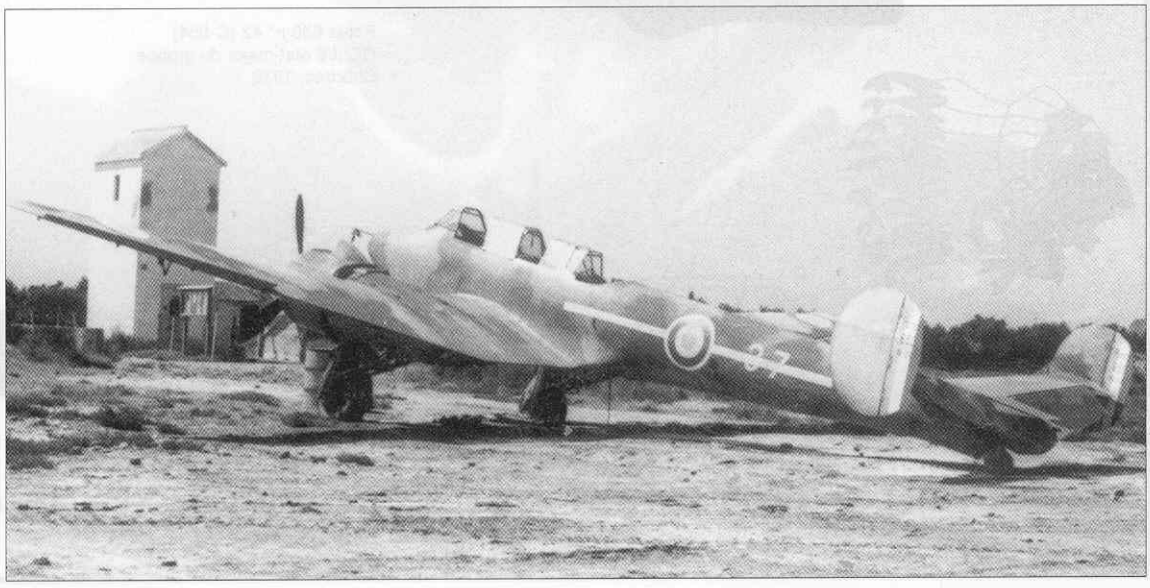
À partir du mois de septembre 1938, les premiers Potez 630 font leur apparition au sein des groupes de chasse diurne, en remplacement des Bloch 200 servant de « commandement à la chasse ».
Ces avions sont destinés à servir de PC volant. La place de l'observateur est prise par un membre de l'état-major du groupe qui, de loin, va guider ses pilotes dans les combats aériens. L'idée est sans doute géniale, mais beaucoup trop en avance sur son temps, en raison de la faiblesse des moyens de transmission et de l'absence de radar. Comme l'observateur ne peut que compter sur sa vue, le Potez doit se rapprocher le plus possible de la zone des combats, courant ainsi le risque d'être abattu et de priver l'état-major du groupe d'un de ses chefs. En outre, il n'est pas si facile, même

De haut en bas :
– le Potez 630 n° 46 réceptionné le 23 février 1939 par la 5e escadrille du GCN III/1 (future ECN 1/13). (Collection J-F. Oller)

– le n° 56 affecté le 27 février 1939 à la 6e escadrille du GCN III/1 à Étampes en 1939. (Collection J. Mutin)

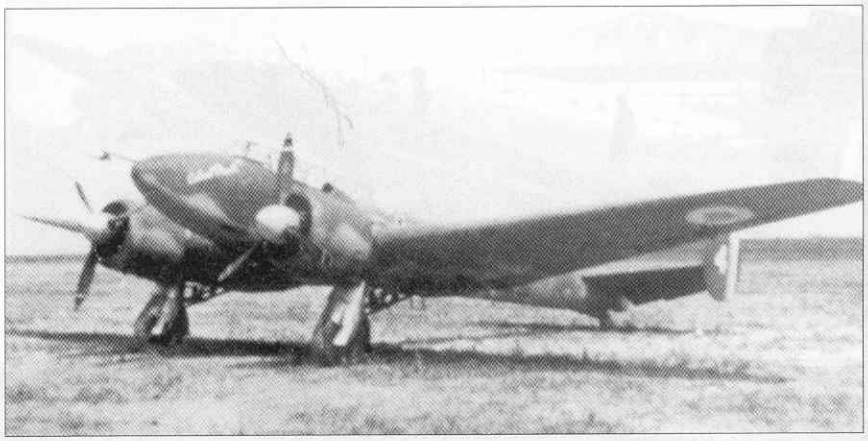
– le n° 12 de commandement à la chasse du GC I/3 en septembre 1939. (Archives Aéro-Journal)

Ci-contre :
le n° 37 de l'école des moniteurs de Salon-de-Provence abandonné à Pau en juin 1940. (Archives Aéro-Journal)



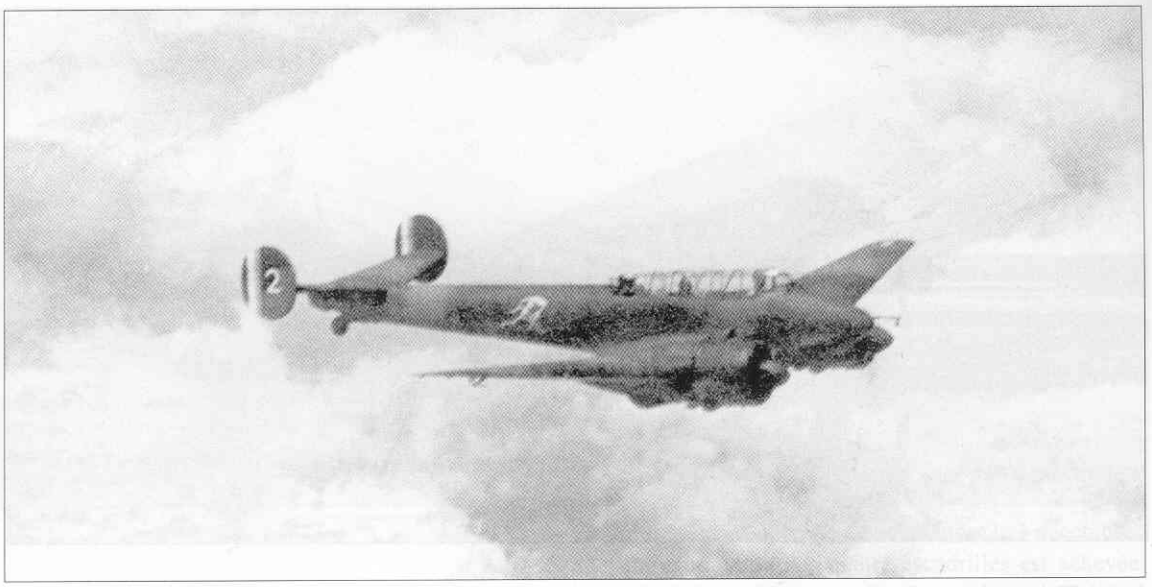
Ci-contre :
le n° 57 de la 1ère escadrille du GC I/5 abandonné à Bordeaux en juin 1940.
(ECPAD)

à un officier aviateur de chasse expérimenté de déterminer d'aussi loin la meilleure manœuvre à accomplir et les erreurs de jugement se paient comptant. En outre, les radios fonctionnement quand elles ont le temps et dans la majorité des cas, seul le chef de patrouille est relié à l'avion PC. Il doit ensuite transmettre les ordres à ses équipiers... en battant des plans. Le commandement à la chasse se révèle surtout comme une perte de temps, privant la patrouille de deux éléments majeurs, l'effet de surprise et la réactivité. L'idée fera rapidement faillite, mais les Potez 630 seront retenus pour l'entraînement et les liaisons. Chaque groupe de chasse est ainsi doté de deux à quatre Potez 630/631.
Lorsque la guerre éclate, les 85 Potez 630 commandés (82 de série et 3 prototypes) ont été pris en charge et 65 se trouvent en première ligne, dont 10 en Afrique du Nord (3 ont été affectés au 5e groupe autonome de chasse de Tunis, futur GC III/5). Sur ce total, au 10 mai 1940, 29 figurent encore en première ligne, dont 18 en métropole (dont 1 au GC I/5, 1 au GB I/12, 1 au GBA I/51, 9 au GAO 2/514 et 1 au GAO 543). Le reste est réparti à raison de 30 dans les écoles, 4 dans les centres d'essais et 21 en attente d'affectation à l'EAA 301. Curieusement, seuls 2 ont été radiés des

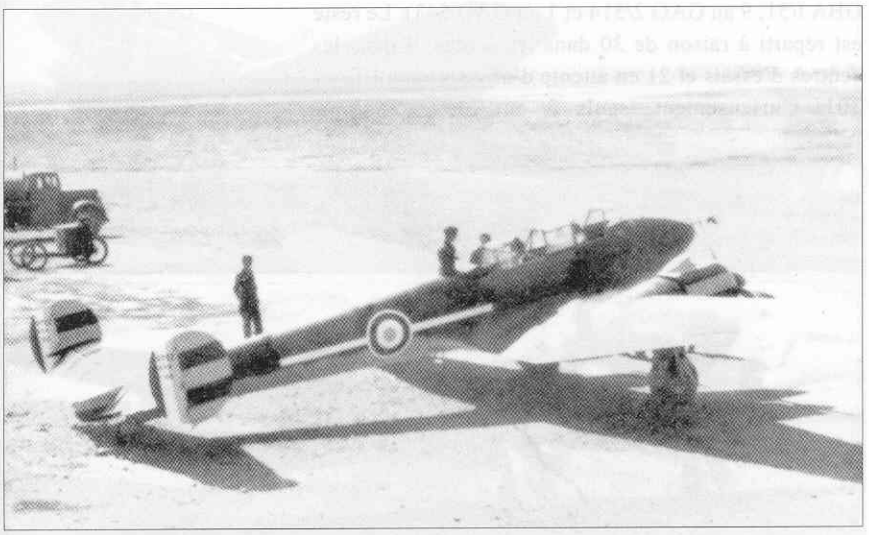


Ci-dessus :
un 630 au numéro inconnu, appartenant à une escadrille du GCN II/4 à Reims en 1939. Sur le nez est peint le nom commémoratif de Colonel Pinte.
(Collection J. Mutin)

Ci-contre :
deux Potez 630 en train d'être mis aux standards 631 à Vitrolles en 1942.
On note que le second appareil n'est autre que le Colonel Pinte figurant sur la photo ci-dessus.
(ECPAD)



Le Potez 630 n° 44 de commandement à la chasse du GC II/1 en 1939. (Archives Aéro-Journal)



Le Potez 630 n° 80 de l'école élémentaire de Blida en 1941. Il sera transformé en 631DC sous le numéro de série 580. (CT Air)

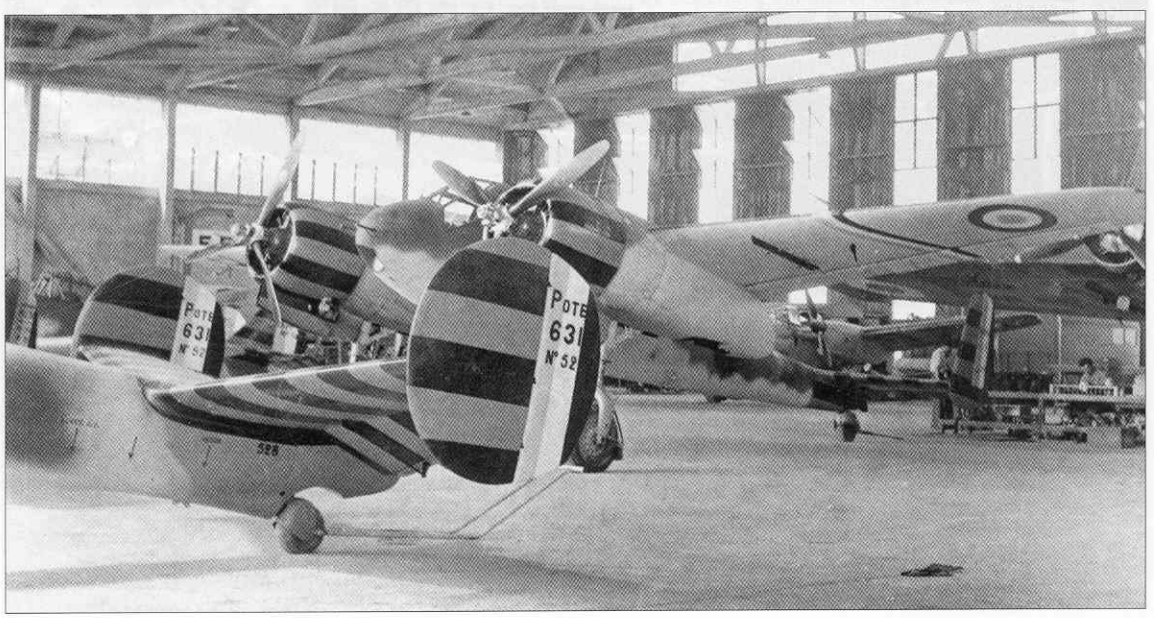
contrôles. Comme le lecteur attentif ne manquera pas de le constater, le total de cet état tout ce qu'il y a de plus officiel donne... 86 machines, soit une de trop !

La plupart des machines sont transformées en double commande à mesure de leur retrait et de leur passage dans les parcs.

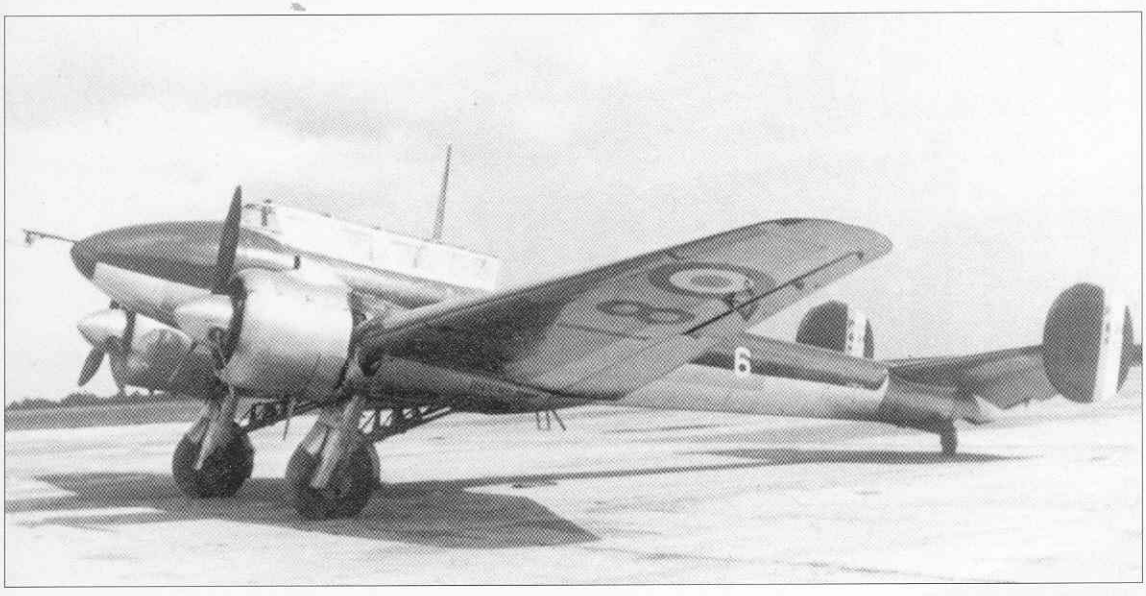
Bien évidemment, ils ne participent à aucun engagement aérien jusqu'à l'armistice de juin 1940. En juillet 1940, 32 sont recensés en métropole, 2 en Corse et 8 en Afrique du Nord (dont 2 au GC III/5 à Bir Guenich et 3 au GAO 586 à Medjez el-Bab). Les pertes s'élèvent donc à 43 appareils, dont une partie est constituée par la réforme rétroactive d'avions accidentés avant la guerre.

Après l'armistice, au moins onze Potez 630 (n° 03, 27, 28, 30, 37, 41, 47, 50, 52, 54 et 80) sont transformés en Potez 631DC. Leur numéro de série est également modifié par l'ajout d'un 5 devant l'ancien numéro (le 27 devient le 527, le 28 le 528, etc., à l'exception du n° 03 qui devient le 502). Mais, on trouve aussi le n° 283 et le n° 617.

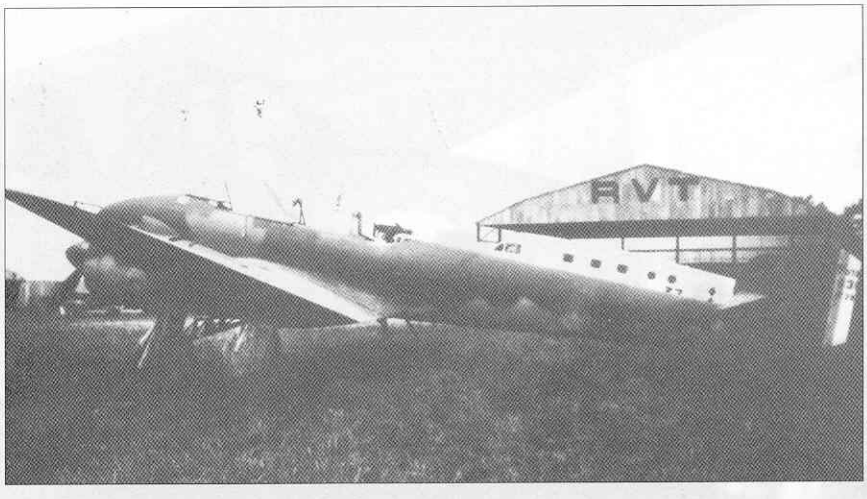
Aucun Potez 630 n'apparaît dans le recensement allemand lors de l'invasion de la zone libre en novembre 1942. Il est toutefois possible qu'ils aient été mélangés avec les Potez 631.



Au premier plan, l'empennage de l'un des Potez 630 qui ont été transformés en 631DC en 1942.
En l'occurence, il s'agit du Potez 630 n° 28 devenu Potez 631 n° 528.
La plupart de ces avions seront affectés à l'école des moniteurs de Salon à partir de septembre 1942. (CT Air)

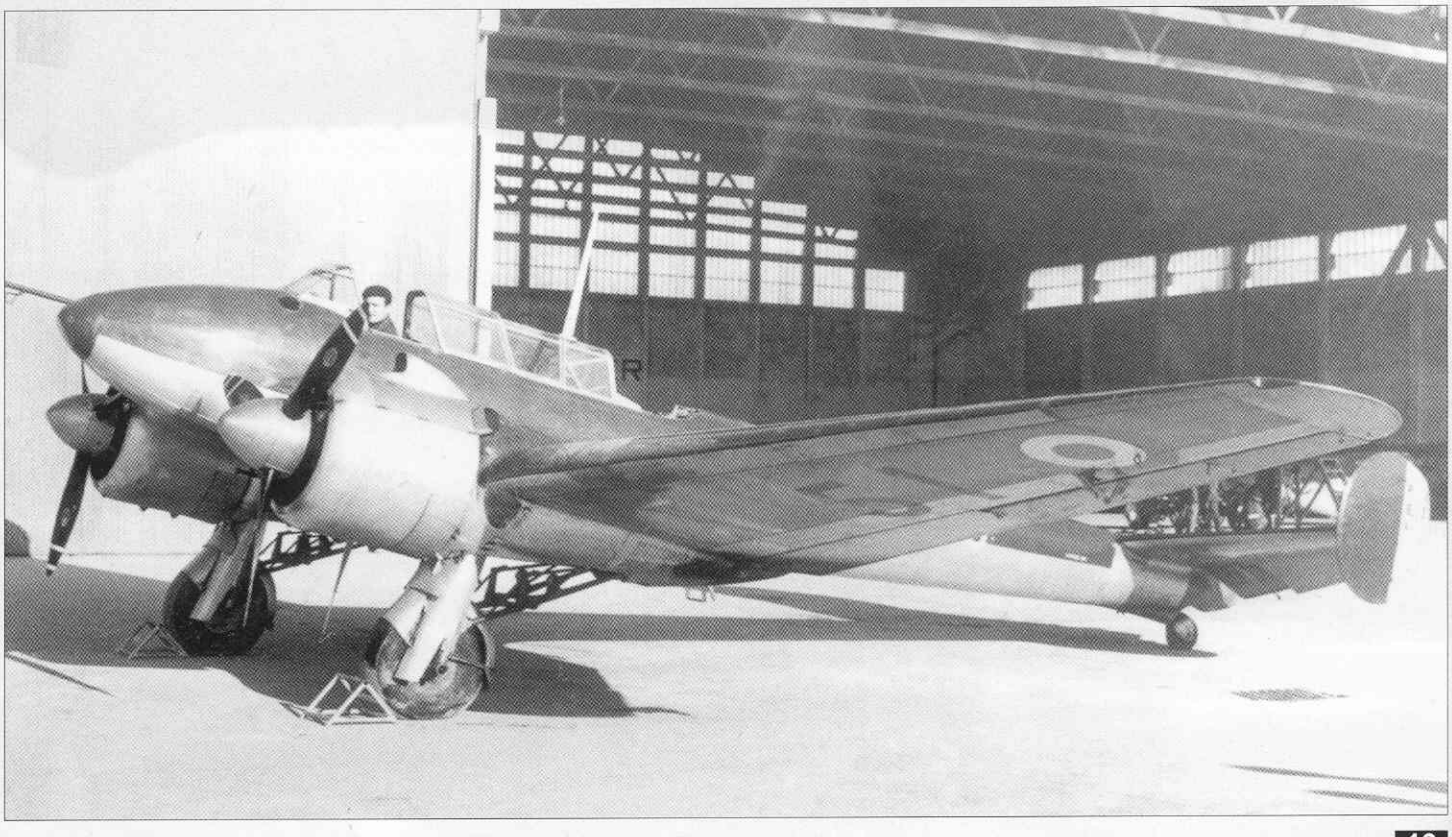


Ci-dessus :
le Potez 630 n° 6 du GCN III/1 à Étampes, fin 1938.
(Collection J. Mutin)



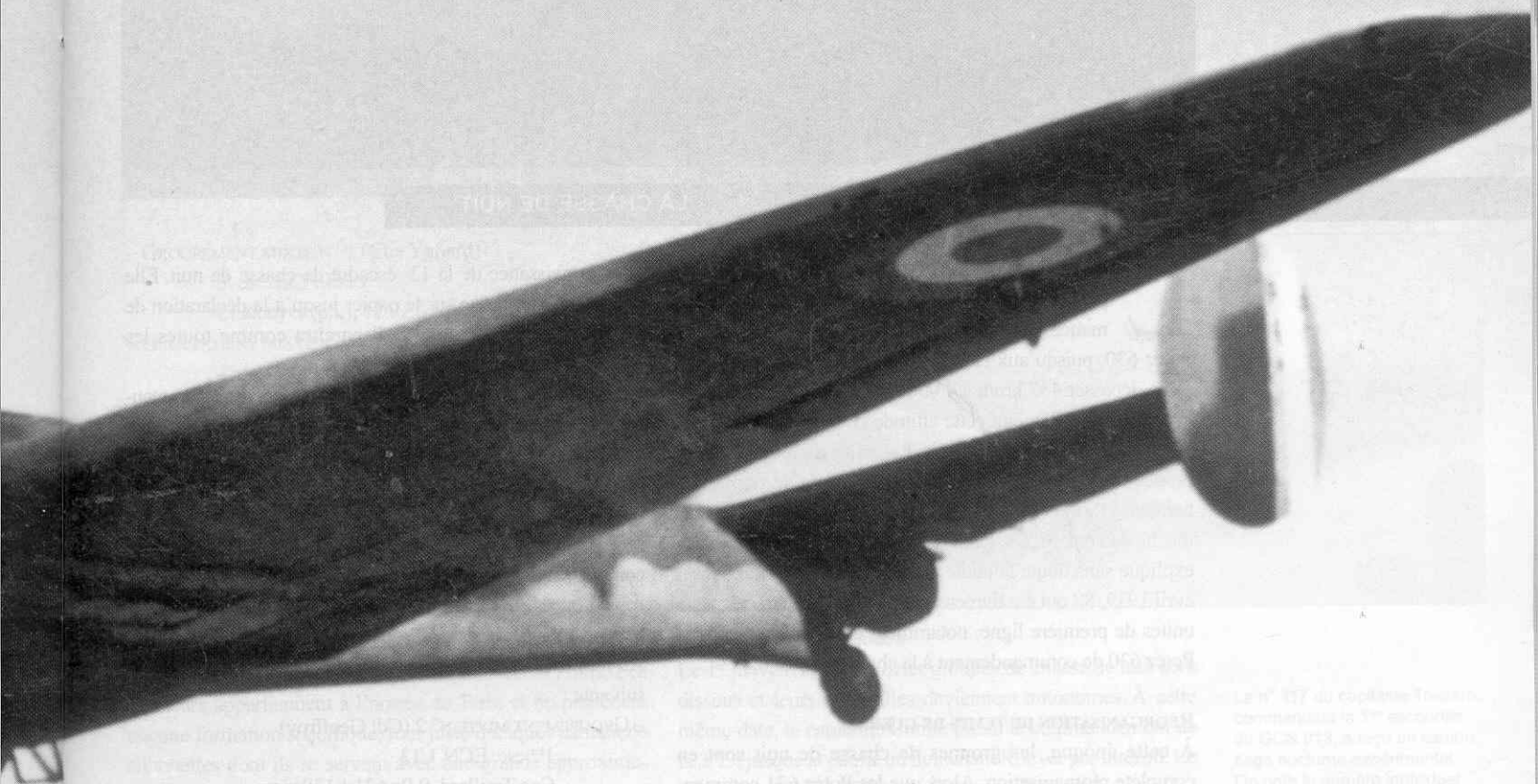
Ci-contre :
le Potez 630 n° 28 de commandement à la chasse, affecté au GC II/1 en 1939. Voir photo au bas de la page opposée.
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessous :
le Potez 630 n° 39 affecté au GC II/8 à Marignane pour assurer la transformation des pilotes de ce groupe sur Potez 631.
(Collection J. Mutin)

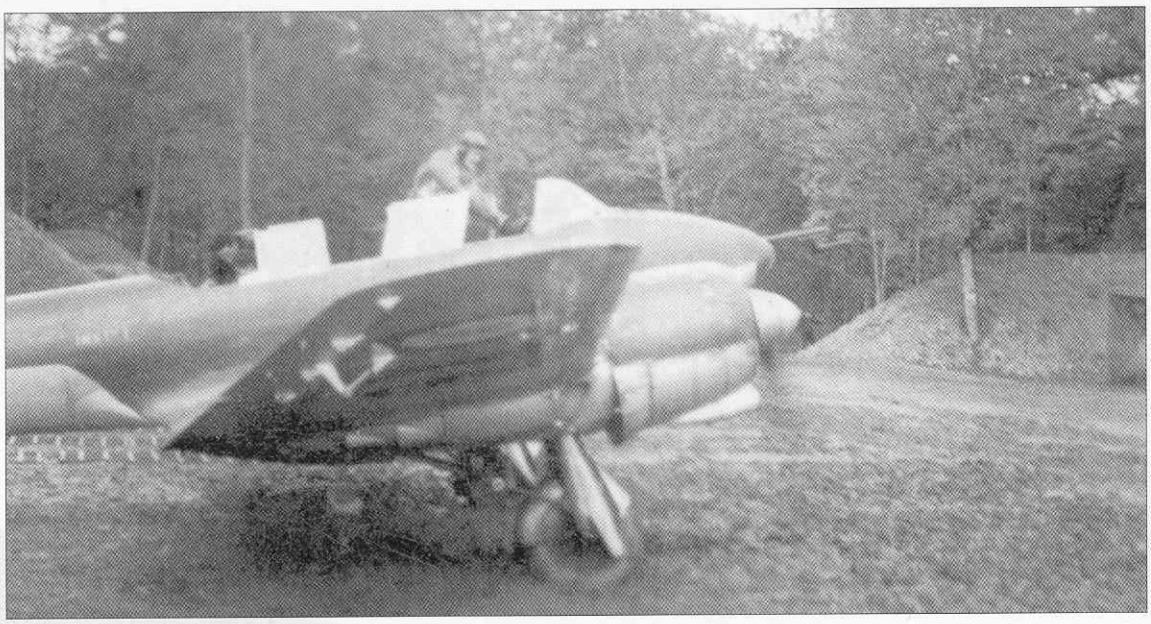


CHAPITRE III

LE POTEZ 631



Le Zerstörer à la française



Le Potez 631INST n° 1 est utilisé par le 14e GAA lors de sa transformation sur Potez 63.11 à Martigny-les-Gerbonvaux en septembre 1939. Ce modèle avait été préféré au Potez 634 par l'armée de l'Air en raison de sa motorisation. (Archives Aéro-Journal)

LA CHASSE DE NUIT

Le premier Potez 631, le n° 5, est pris en compte par l'armée de l'Air le 2 août 1939. Ses performances sont encore plus décevantes que celles du Potez 630, puisqu'aux essais officiels, il ne parvient même pas à dépasser 437 km/h à 4 000 m. En revanche, il grimpe mieux, puisqu'il atteint cette altitude en 5 mn 6 sec, soit un gain de près de deux minutes. Par suite de retard dans la production des deux équipementiers chargés de fournir les hélices (Ratier et Gnome-Rhône), les 60 premières machines sont livrées avec des hélices provisoires (ce qui explique sans doute la chute de la vitesse de pointe). Au 1er avril 1939, 88 ont été livrées et 20 ont déjà été affectées aux unités de première ligne, notamment en ramplacement des Potez 630 de commandement à la chasse.

Réorganisation de temps de guerre

À cette époque, les groupes de chasse de nuit sont en complète réorganisation. Alors que les Potez 631 commencent à remplacer les 630 à partir du 10 avril 1939, les unités changent de dénomination. Le 1er juin, le GCN III/1 devient GCN I/13 et le GCN II/4 devient GCN II/13, consacrant ainsi la naissance de la 13e escadre de chasse de nuit. Elle n'existera en fait que sur le papier jusqu'à la déclaration de guerre, date à laquelle elle disparaîtra comme toutes les autres escadres de l'armée de l'Air.

Le 22 août, le lieutenant-colonel Dordilly est nommé commandant des moyens de chasse de nuit de la région parisienne. Il installe son PC au château de la Noue, à quelques kilomètres de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux (77), où le chef d'état-major de l'armée de l'Air a établi son PC de campagne. Tandis que naissent quatre échelons intermédiaires, plus supplémentaires que complémentaires, baptisés groupements mixtes, le 27 août les deux groupes de chasse de nuit quittent leur terrain de temps de paix pour s'installer dans l'Est parisien.

Au moment où la France entre en guerre, la situation est la suivante :

– Groupement mixte n° 2 (Cdt Geoffroy)
1ère esc. ECN 1/13
Cne Treillard, 9 Pz 631 à Villenoy
– Groupement mixte n° 3 (Cne Guyonnet)
2e esc. ECN 2/13
Cne Petit de Mirbeck, 8 Pz 631 à Villenoy

Un autre Potez 631INST, le n° 5 victime d'un coup de vent à Oran-La Sénia. L'appareil, appartenant au CIC d'Oran, sera officiellement réformé en juin 1942. (Archives Aéro-Journal)

Un accident tragique endeuille la 2e escadrille du GCN I/13 le 8 septembre 1939. Au décollage de Meaux, le n° 103 décroche et se plante dans le canal de l'Ourcq.
Deux membres de l'équipage, lle ieutenant Léonardon et le sergent de Villoutreys, sont tués sur le coup.
On note avec l'intérêt l'insigne d'escadrille, rarement porté.
(Photos A. Boursain)

– Groupement mixte n° 1 (Cne Ygnard)
3e esc. ECN II/13
Lt Rouyer (p.i.), 11 Pz 631 au Plessis-Belleville
– Groupement mixte n° 5 (Cne Gauthrin)
4e esc. ECN II/13
Cne Pouyade, 10 Pz 631 au Plessis-Belleville.

À la fin du mois de novembre, le GCN I/13 envoie un détachement permanent, par rotation, sur le terrain de Melun-Villaroche pour l'entraînement aux techniques d'interception avec les compagnies de projecteurs et les batteries de DCA.

Les premières difficultés ne sont pas longues à survenir. Sur les 17 pilotes du groupe, seuls 10 sont qualifiés aux instruments. Les sitemètres fournis aux batteries de DCA sont pour la plupart du modèle 1917, limités à 324 km/h. Les guetteurs appartiennent à l'armée de Terre et ne possèdent aucune formation spécifique, tout juste quelques cahiers de silhouettes dont ils se servent avec une grande approximation. Les projecteurs français (Breguet ou Sauter) ne sont pas assez puissants, ceux au rhodium achetés aux États-Unis et livrés en mai 1940 le sont... trop et éblouissent les pilotes. Enfin, les servants de DCA s'embrouillent facilement avec les plafonds de tir et ont une tendance naturelle à prendre les Potez pour des Messerschmitt 110. Ils ne seront pas les seuls, comme on le verra plus loin.

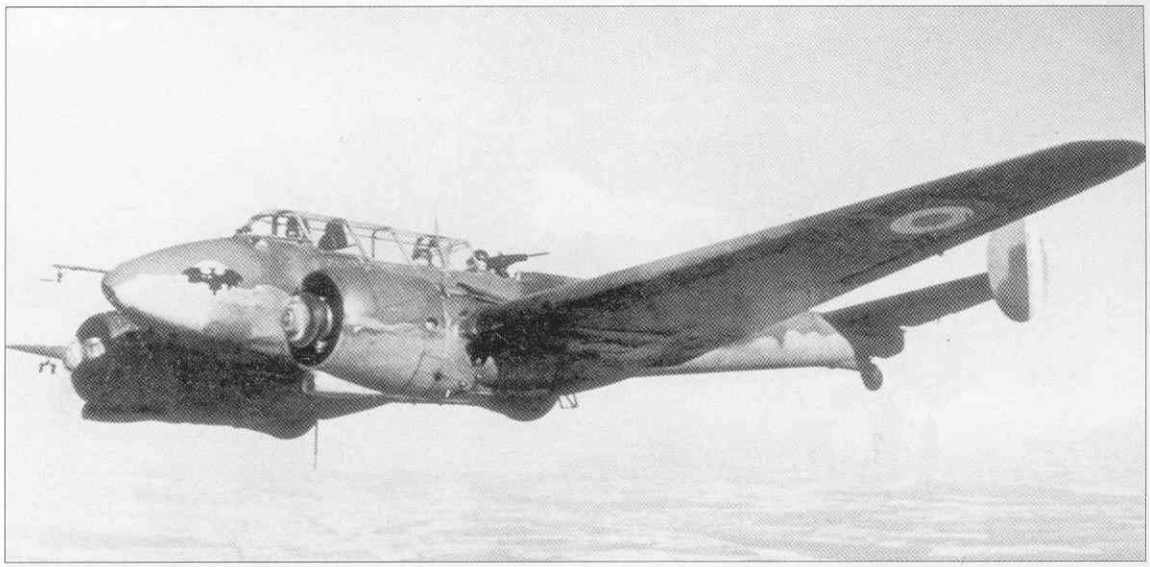
Une cinquième escadrille

Le 2 septembre 1939 est créé le groupement mixte n° 4 à Lyon-Bron, sous les ordres du lieutenant-colonel Girard. Le 25 de ce même mois, il est décidé de former une nouvelle escadrille de chasse de nuit, dénommée 2/562, pour la défense de l'agglomération lyonnaise, Saint-Étienne et Le Creusot. Le capiatine Perrolaz en prend le commandement le 1er octobre et conduit son escadrille à Montpellier-Fréjorgues pour une première phase d'entraînement sur Potez 25. Le 20 décembre, elle remonte sur Lyon-Bron et touche ses premiers Potez 631 une semaine plus tard. Le 7 janvier 1940, elle est desserrée sur Loyettes (Ain), à une vingtaine de kilomètres à l'est de Lyon.

La « Drôle de guerre »

Le 1er janvier 1940, les deux groupes de chasse de nuit sont dissous et leurs escadrilles deviennent autonomes. À cette même date, le capitaine Comte prend le commandement de la 3/13, jusque là confié au lieutenant Rouyer par interim. Le 18 janvier, l'ECN 2/562 est rebaptisée ECN 5/13.
Par une note en date du 1er avril, le général Vuillemin autorise les Potez 631 à participer à des missions diurnes.
Peu de faits notables émaillent la période de la « Drôle de guerre », si ce ne sont les inévitables accidents.

Le n° 117 du capitaine Treillard, commandant la 1ère escadrille du GCN I/13, a reçu un camouflage nocturne expérimental.
On note le numéro individuel « 1 », indicatif du chef d'escadrille, sur la face interne de la demi-dérive droite.
On le voit ici à Meaux-Villenoy en décembre 1939.
(Collection J. Mutin)



Classique, mais toujours agréable à regarder, cette photo montre le n° 73 de l'ECN 1/13 au cours d'un vol d'entraînement au printemps de 1940. (Archives Aéro-Journal)

Le 8 septembre 1939, le lieutenant Léonardon et le sergent de Villoutreys de la 2/13 sont tués lorsque leur appareil (n° 103) capote dans le canal de l'Ourcq. Le troisième membre de l'équipage, l'adjudant Fabre, est grièvement blessé.

Le 9 mars 1940, le n° 116 est détruit lors d'un atterrissage de nuit raté par le sergent-chef Ravet, heureusement sans dommage pour l'équipage.

Enfin, le 12 avril, au décollage de Villaroche à 04h23, le n° 22 de la 2/13 décroche et termine sa course dans un étang près de Lissy. Les deux membres de l'équipage (sergent-chef Durand et sergent Hermel) sont tués sur le coup.

Au cours de cette période, deux escadrilles changent de terrain. Le 10 janvier, la 4/13 se sépare de la 3/13 et va s'installer un peu plus à l'est, à Bruyères-sur-Fère (Aisne); le 13 avril, elle rejoint Betz-Bouillancy (Oise). La 2/13 gagne Melun-Villaroche le 1er mai.

Alors que l'armement de quatre mitrailleuses sous les ailes est monté sur les Potez 63.11 et les Potez 631 de l'ECMJ 1/16 dès le début du mois de mars, les ECN attendent le mois de mai pour voir leurs avions ainsi équipés.

La chasse de nuit dans la tourmente

Le 10 mai 1940, jour de l'offensive allemande, la situation est la suivante :

- 1/13 12 (8) Pz 631 Meaux-Villenoy
- 2/13 11 (7) Pz 631 Melun-Villaroche
- 3/13 12 (10) Pz 631 Le Plessis-Belleville
- 4/13 12 (7) Pz 631 Betz-Bouillancy
- 5/13 11 (11) Pz 631 Loyettes

(entre parenthèses, le nombre d'avions disponibles)

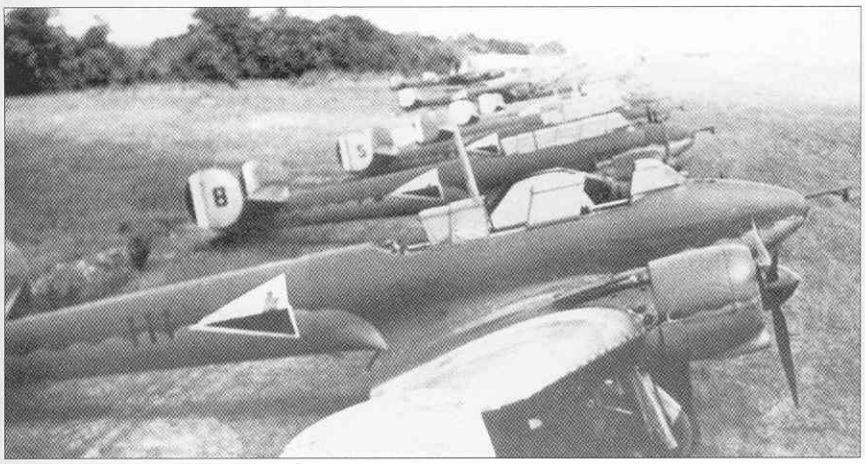
Dans la matinée, le 4/13 est pratiquement démantelée. Trois de ses équipages (sous-lieutenant Aimé [n° 188], adjudant Martin [n° 205] et adjudant Delage [n° 145]) vont renforcer la 2/13 à Melun, tandis que deux autres (adjudants-chefs Cuiller et Chambrias) sont affectés en renfort de la 1/13 à Meaux. Les premiers seront rejoints par leur chef d'escadrille, le capitaine Pouyade (qui s'illustrera plus tard à la tête du *Normandie-Niémen*), à bord du n° 192 le 16 mai.

Tous les soirs, les équipages se préparent à décoller pour intercepter les bombardiers de nuit allemands, mais l'alerte ne sera jamais donnée. Cette situation n'a rien d'extraordinaire. Les réseaux de guet n'ont aucune expérience des raids nocturnes et les moyens de détection sont encore embryonnaires. L'armée de l'Air expérimente bien un radar, mais celui-ci, réservé à la chasse de jour, embrouille plus les pistes qu'il ne facilite les interceptions.

Devant ce potentiel inexploité, le haut commandement décide d'utiliser les Potez à des tâches plus utiles.

Ainsi disparaît la chasse de nuit, qui de nocturne n'en a jamais eu que le nom.

LA CHASSE DE JOUR

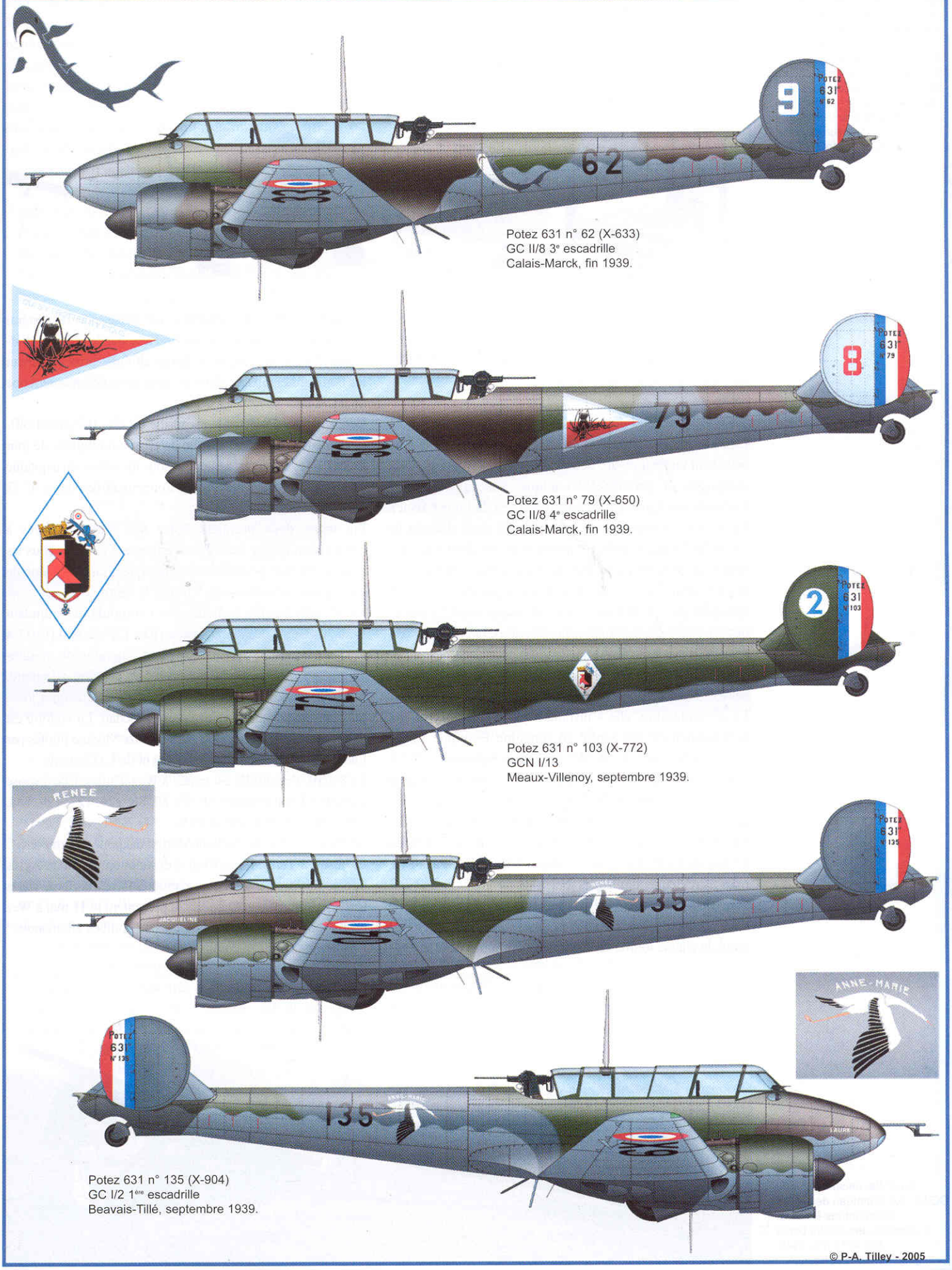


Alignement des Potez 631 de la 4e escadrille du GC II/8 à Calais-Marck. Au premier plan, le n° 111. (Collection J. Mutin)

Le GC II/8

La première unité de chasse de jour à recevoir des Potez 631 est le GC II/8.Ce groupe, qui n'a longtemps compté qu'une seule escadrille, vole alors sur Dewoitine 510 à Marseille-Marignane. Transfuge de l'Aéronautique navale en 1936, le II/8 fait partie des unités dites de « coopération maritime ». Cette situation, couplée au fait que les unités de chasse traditionnelles absorbent toute la production des monomoteurs performants, amène le haut commandement à le moderniser sur Potez 631. Dix-huit exemplaires sont livrés en juin 1939.

Sous les ordres du commandant Gilbon-Guilhelm, il est mobilisé sur place. Le 21 décembre, il rallie le terrain de Calais-Marck où il est placé sous l'autorité de



Potez 631 n° 62 (X-633)
GC II/8 3e escadrille
Calais-Marck, fin 1939.

Potez 631 n° 79 (X-650)
GC II/8 4e escadrille
Calais-Marck, fin 1939.

Potez 631 n° 103 (X-772)
GCN I/13
Meaux-Villenoy, septembre 1939.

Potez 631 n° 135 (X-904)
GC I/2 1ère escadrille
Beavais-Tillé, septembre 1939.

© P-A. Tilley - 2005

Le n° 62 de la 3e escadrille du GC II/8 sur le terrain enneigé de Calais-Marck fin décembre 1939 ou début janvier 1940. Cet appareil et celui de la photo du haut ne portent pas encore de marque de nationalité sur le fuselage, mais il arborent des cocardes de grandes dimensions sur les ailes. (Collection J. Mutin)

l'amiral Nord. Fin janvier 1940, la 3e escadrille est transformée sur Bloch 152, la 4e devant attendre encore deux mois. Les Potez sont alors transférés à la flottille F1C de l'Aéronautique navale.

L'ECMJ 1/16

Le 22 août 1939, les GC II/2, II/4, I/5, II/5, II/6, II/7 et III/7 détachent un total de dix Potez 631 et deux Potez 630, avec équipages et personnel technique, sur le terrain de Clermont-les-Fermes, à 25 km au nord-est de Laon (Aisne). Le but est de former une escadrille de guet chargée de surveiller l'espace aérien (et terrestre) en cas d'attaque allemande en provenance de Belgique ou du Luxembourg. Sur le plan administratif, elle est considérée comme étant la 5e escadrille du GC II/2 et, si elle est placée sous les ordres directs du capitaine Larique, elle dépend en fait du commandant de ce groupe, le commandant Michel. Son existence doit être, en principe, éphémère. Mais, en France le provisoire a souvent tendance à devenir définitif...

Le 27 septembre, elle s'installe à Laon-Chambry et son commandement est confié au capitaine Escudier. Le 15 octobre, elle rejoint le GC II/2 à Soissons-Saconin.

Il ne se passe pas grand chose, aucune mission de guerre n'étant commandée et l'activité se résumant au détachement de quelques appareils auprès de groupes de chasse pour des sorties de couverture en coopération. À la suite de l'alerte du 15 janvier 1940, quelques équipages partent aux Pays-Bas, mais ils reviennent quelques jours plus tard.

Sans doute impressionné par le Messerschmitt Bf 110, le haut commandement étudie la possibilité de former une unité de chasse lourde en réponse aux groupes de *Zerstörer* de la Luftwaffe. La décision est prise par le général Vuillemin le 28 janvier. La mission d'une telle unité est d'attaquer l'aviation ennemie à haute altitude, principalement les bombardiers isolés, dans le cadre de la défense aérienne du territoire.

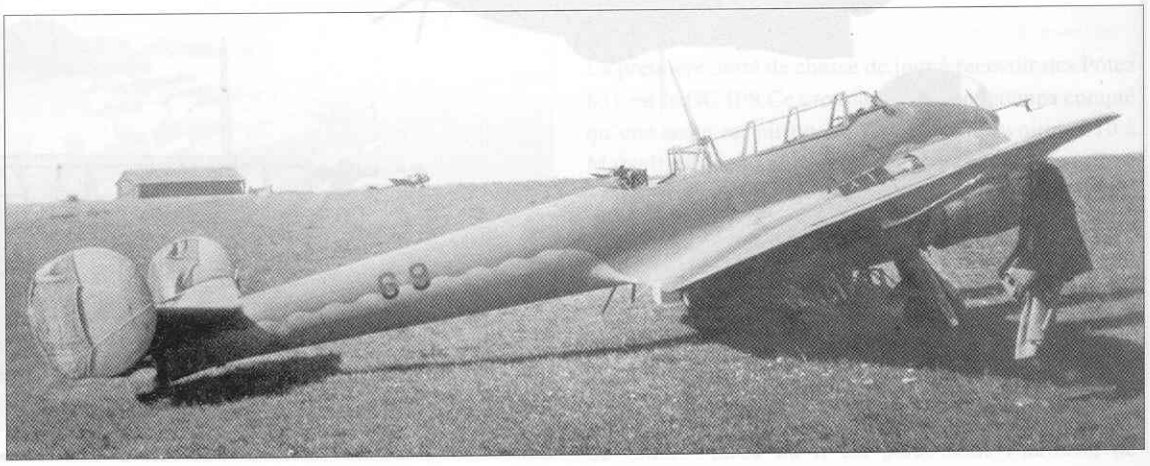
Le 29 janvier 1940, la 5e escadrille du GC II/2 prend officiellement le nom d'escadrille de chasse multiplace de jour ECMJ 1/16. Toujours à Saconin sous les ordres du capitaine Escudier, elle est rattachée au Groupement de chasse n° 23 du colonel Canton.

Fin mars, deux premiers Potez 631 sont convoyés à Châteaudun pour y recevoir un armement renforcé sous les ailes. La plupart ne sont alors armés que d'un seul canon de 20 et d'une mitrailleuse de 7,5 sous le ventre.

Le 1er avril à midi, le lieutenant Cormouls et l'adjudant Blanchard prennent en chasse un Do 17P de la 4.(F)/11 à 8 500 m et l'attaquent pendant une vingtaine de minutes avec l'aide de deux MS.406 du II/2. L'avion allemand, perdu de vue dans les nuages, sera retrouvé quelques jours plus tard gisant sur le ventre près de Sedan. La victoire est partagée entre les deux Potez et les deux Morane pilotés par l'adjudant-chef Renaudie et le sergent de La Gasnerie.

Le 8 avril, l'escadrille est mutée à Wez-Thuisy. Elle dispose alors de 14 appareils (n° 69, 83, 87, 88, 124, 127, 129, 134, 140, 141, 143, 154, 158 et 163).

Le 30 avril, six Potez rallient Marignane pour escorter le GC I/9 jusqu'à Tunis. Ils arrivent à destination le 7 mai. Après une courte escale, les Potez remontent vers le nord, via la Corse, Marignane et Lyon. Ils se présentent le 11 mai à Wez où ils sont accueillis par une pluie de bombes allemandes ! La guerre, la vraie, a commencé.



Le n° 69, ancien avion du GC I/5, sur le plateau désolé de Clermont-les-Fermes. L'appareil sera abattu par la *flak* le 19 mai 1940. (Photo G. Escudier)

Le 13 mai à 05h00, deux patrouilles accrochent des Do 17. Le capitaine Escudier et le sergent Sausser poursuivent un bombardier. L'appareil du commandant d'escadrille, l'un des rares modifiés, alourdi par ses mitrailleuses d'aile se laisse distancer. Sausser endommage fortement le Dornier, dont une fumée noire sort d'un moteur, mais le pilote français, légèrement blessé par le tir du mitrailleur arrière, est contraint de rompre le combat.

Le capitaine Escudier rapporte la suite de la mission :

« Ayant dû abandonner la poursuite, j'ai rebroussé chemin et, en revenant vers Wez-Thuisy, j'ai aperçu deux Potez en train d'attaquer un peloton d'une quinzaine de Heinkel 111 [lieutenant Cormouls et adjudant-chef Mérancourt]. Mais les bombardiers n'étaient pas seuls et leur escorte, une dizaine de Me 110, a piqué sur les Potez. Ils les ont vus et je me suis joint à eux pour repousser l'attaque menée sans grande conviction par les pilotes allemands. Deux Me 110 ont défilé devant moi, j'ai tiré une courte rafale, sans les toucher. Ils ont poursuivi leur piqué dans les nuages et ont disparu. Nous avons alors décidé de nous occuper des bombardiers. Si mes quatre mitrailleuses d'aile m'avaient joué un mauvais tour tout à l'heure, c'était pour moi l'heure de la revanche. J'ai choisi l'avion de gauche du dernier peloton de trois. Wurtz [sergent-chef Wurtz] a surgi de nulle part et Cormouls et lui m'ont relayé. On a fait deux passes chacun, mettant en feu les deux moteurs l'un après l'autre. Le Heinkel a commencé à piquer du nez, puis l'angle s'est accentué et il est allé percuter dans un bois près de Pontfaverger.

« Cormouls et moi sommes revenus à la charge (je n'ai pas vu Wurtz, mais il me dira au retour qu'il a aussi participé à ce combat), visant cette fois le leader du même peloton. Le mitrailleur arrière s'acharnait comme un beau diable, mais nos armes crachaient le feu, arrachant des morceaux de tôle ici et là et incendiant les moteurs. Ce Heinkel ne tarda pas à aller rejoindre l'autre, près de Warmeriville.

Le sergent-chef Justin, dit Jean, Gisclon, auteur bien connu d'un certain nombre d'ouvrages sur l'aviation de 1940 (à gauche) en compagnie de son mitrailleur, a été détaché à l'escadrille de guet de sa création jusqu'au 30 mars 1940, date à laquelle il a réintégré le GC II/5.
Les deux hommes sont photographiés devant leur Potez 630 n° 12 avec lequel ils avaient été détachés.
(SHAA)

« Le reste des bombardiers avait disparu et, de toute façon, nous n'avions pratiquement plus de munitions. Nous avons pris le chemin du retour, plutôt satisfaits de nous, mais notre joie allait être de courte durée. Nous avons croisé la route d'une patrouille double de Hurricane. Brutalement, ceux-ci se sont montrés suspicieux. Ils sont venus nous flairer. J'ai battu des plans, imité par mes équipiers, pour bien leur montrer nos cocardes. Ils ont dégagé, effectué une large boucle et sont revenus par l'arrière, cette fois en ouvrant le feu. En entendant les balles crépiter sur la tôle, j'ai dégagé brusquement sur ma droite. Mon mitrailleur n'osait pas tirer. Comme si on n'avait pas assez d'emm... avec les Teutons, fallait que les British s'en mêlent. Ils n'ont pas insisté, peut-être ont-ils fini par réaliser leur méprise, mais le mal était fait. Pression d'huile à zéro, j'ai dû me poser daredare. Wurtz aussi atterrira en pleine nature. »

Le lendemain, 14 mai, une patrouille évoluant à 4 000 m au-dessus de Mourmelon est à nouveau prise à parti par quatre Hurricane. L'adjudant Blanchard passe entre les balles et rentre indemne au terrain, imité par le lieutenant Cormouls, légèrement blessé. L'avion du sergent Roger Sauvage (futur as et auteur du best-seller *Un du Normandie-Niémen*) est plus gravement atteint. Un moteur prend feu et le mitrailleur, le sergent Simon, reçoit l'ordre de sauter (sans doute grièvement blessé, il sera recueilli mort au sol). Sauvage ne réussit pas à ouvrir sa verrière déformée par les impacts de balle. Il donne alors de violents coup de tête jusqu'à ce que la verrière éclate. Il parvient ainsi à s'extraire au dernier moment. Il est recueilli et soigné par des troupes britanniques.

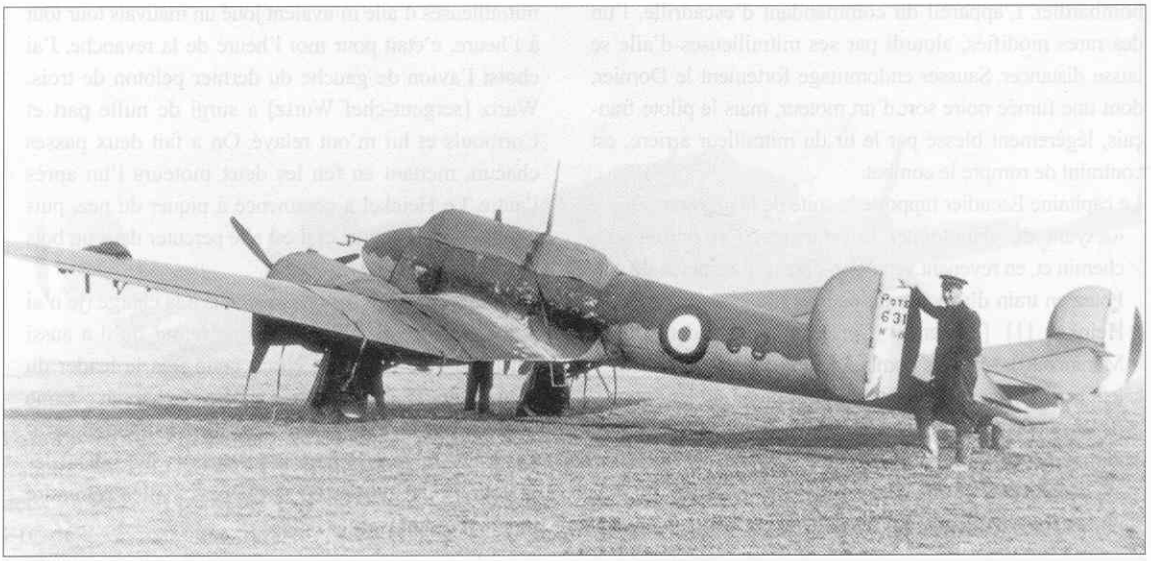
Selon les archives britanniques, seul le *Flying Officer* Edgar J. « Cobber » Kain du N° 73 *Squadron* (premier as britannique de la guerre) a attaqué ce qu'il a pris pour des Junkers. Apercevant les trois Potez, il a grimpé jusqu'à leur altitude (2 100 m) et a effectué une passe arrière unique, épuisant ses munitions avant de rentrer à la base.

Furieux, Escudier se rend le lendemain au terrain de l'*Air Component* à Rouvres pour une « explication de texte » avec le *Squadron Leader* J.W.C. Moore. Au retour, il est victime d'un grave accident de voiture et doit être hospitalisé. Il est temporairement remplacé par le lieutenant Cormouls à la tête de l'escadrille.

Le 16 mai à 05h15 arrive l'ordre d'évacuation d'urgence de Wez-Thuisy, suivi une heure après par une vague de 30 He 111. Deux Potez sont endommagés et deux D.520 du GC I/3, qui occupe la même base, sont incendiés. La 1/16 quitte alors le Groupement n° 23 et est mise à la disposition du Groupement mixte n° 2. Le 19 mai, elle gagne Betz-Bouillancy où elle retrouve l'ECN 4/13.

Désormais, le sort de la chasse de nuit et celui de la chasse lourde diurne va être commun.

LES POTEZ 631 DANS LA TOURMENTE



Le n° 88 de l'ECMJ 1/16 là Soisson-Saconin à la fin de l'hiver 39-40 (Photo G. Escudier)

Sur ces entrefaîtes, les escadrilles de chasse de nuit découvrent les joies de la chasse diurne et de l'attaque au sol.

17 MAI 1940

Les ECN reçoivent l'ordre d'effectuer une mission de mitraillage de colonnes motorisées allemandes entre Hirson (Aisne) et Trelon (Nord). Dix-huit appareils décollent par section de trois. Ils se présentent pour une attaque en vol rasant au-dessus de leurs objectifs, sur l'actuelle D.963 entre Ohain et Anor. Le lieutenant Duc (2/13) se souvient :

« Quand notre commandant [capitaine Petit de Mirbeck] aperçut les blindés allemands, il battit des plans. C'était le signal de l'attaque. Malheureusement, nous passions en troisième position, derrière les deux sections de la 4/13. Les servants de la DCA étaient tous à leur poste et les véhicules soigneusement dispersés et mis à couvert. Leurs terribles canons de 20 constituaient le premier cercle de défense. Le ciel se couvrit instantanément de flocons noirs et s'emplit de traçantes. Notre commandant fut touché instantanément. Je l'ai vu dégager, désemparé, avec un moteur en feu. Je suis passé comme par miracle au milieu d'un déluge de fer et de feu. J'ai vidé mes chargeurs sur quelques camions abandonnés sur le bas côté de la route. J'en ai touché un ou deux. La tête rentrée dans les épaules, j'ai continué sur ma lancée droit devant moi. Les balles allemandes claquaient sur le revêtement métallique du Potez. Aucune ne trouva une cible intéressante. J'ai décidé de ne pas m'attarder dans le secteur, car je pensais que les chars boches avaient prévenu les Messer. Je suis rentré à Villaroche. Par je ne sais quel miracle, je n'avais encaissé que sept balles et aucune n'avait atteint un organe vital. Je jurai que l'on ne m'y reprendrait plus. »

Les résultats côté allemand ne sont pas connus, par contre, du côté français, la casse est sévère.

ECN 1/13 :

L'adjudant-chef Cuiller (appartenant à la 4/13 mais détaché à la 1/13), blessé au pied, doit se poser d'urgence à Cambrai.

ECN 2/13 :

– avion n° 34 : abattu en flammes près de la gare de Fourmies. Trois tués : capitaine Hubert Petit de Mirbeck, adjudant Henri Jouany et caporal Jean Riche.

– avion n° 71 : touché par une quinzaine d'obus et de balles, se pose sur le ventre près de Chantilly. Adjudants Delmotte (p) et Le Cozannet (m) blessés, sergent Millot (r) indemne. Peu avant, il s'est retrouvé nez-à-nez avec un Hs 126 à 4 km au sud-ouest de Vervins. L'avion allemand a été touché à deux reprises. Par sa plus grande maniabilité, il a faussé compagnie à son agresseur, mais cet appareil de la 2.(H)/14, dont le pilote a été mortellement blessé par Le Cozannet, a fini par s'abattre à Coingt; il n'y a pas eu de survivant. Cette victoire ne sera comptabilisée que comme « probable ».

– avion n° 33 : touché par une vingtaine de balles, se pose à Laon sur un moteur. Équipage du sous-lieutenant Reyter indemne. L'avion ne pourra pas être récupéré.

– avion n° ? : se pose sur le ventre à Montceaux. Le mitrailleur, le sergent Saint Gall, est blessé.

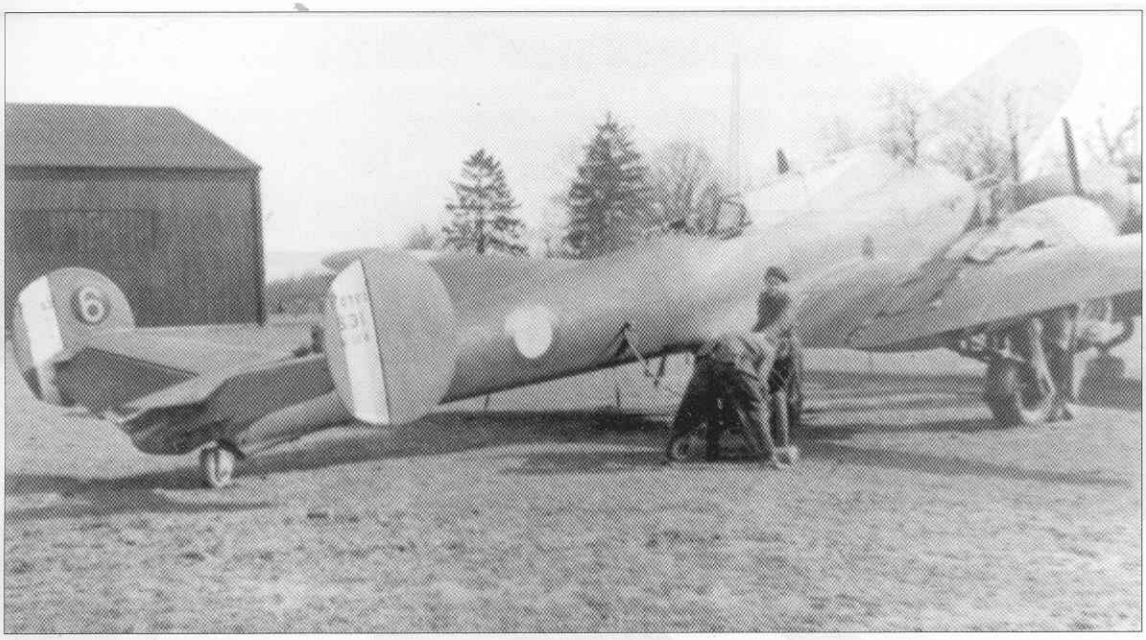
ECN 3/13

– avion n° 178 : écrasé en Belgique, à Momignies. Deux tués : lieutenant Eugène Rouyer (p) et adjudant-chef Émile Chabert (m).

Les autres appareils parviennent à rentrer en plus ou moins bon état, mais à bord de l'appareil de l'adjudant Martin (2/13), l'adjudant-chef Héritier (m) a été mortellement blessé.

Cette première vraie mission de guerre se solde donc par la perte de six tués et quatre blessés. Il est indéniable que

Le Potez 631 n° 140 de l'ECMJ 1/16 envoyé à Ostende le 16 janvier 1940 à la suite de l'alerte générale déclenchée la veille. (Photo G. Escudier)



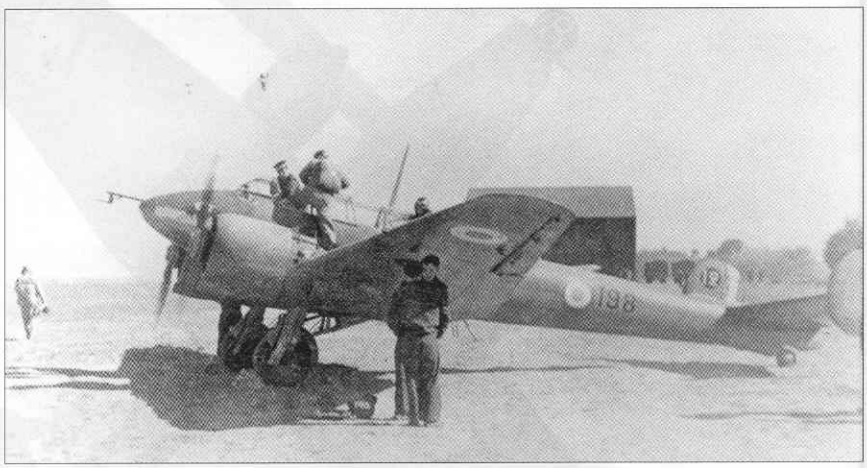
Ci-contre :
le n° 104 de l'ECN 1/13 vers avril 1940.
Il participe à l'attaque du 17 mai avec le lieutenant Duc aux commandes.
L'avion survivra à la campagne et sera envoyé au dépôt de stockage de Lyon peu après l'armistice.
Le mécanicien est en train de « regonfler » les bouteilles d'oxygène.
(SHAA)

Ci-dessous :
le n° 198 de l'ECN 1/13 à Meaux en avril 1940.
Le numéro individuel est porté en blanc dans un disque noir sur la face interne des dérives.
Cette disposition évoluera au fil du temps.
D'autres photos de cet appareil à différentes époques sont publiées plus loin.
(SHAA)

la tactique des Potez 631, calquée sur celle des Breguet d'assaut (cf Aéro-Journal n° 26) et consistant à attaquer en enfilade par petits paquets espacés, a grandement facilité la tâche de la *flak*. L'absence de toute protection interne sur les Potez a fait le reste.

En prévision de missions similaires, le haut commandement fait accélérer le montage des quatre mitrailleuses d'aile. Le premier Potez 631 à armement renforcé (n° 135) rejoint la 1/13 le 20 mai.

À la suite de la disparition du capitaine Petit de Mirbeck, le commandement de la 2/13 est assuré par le lieutenant Renault en attendant l'arrivée du capitaine Pelleray le 6 juin.



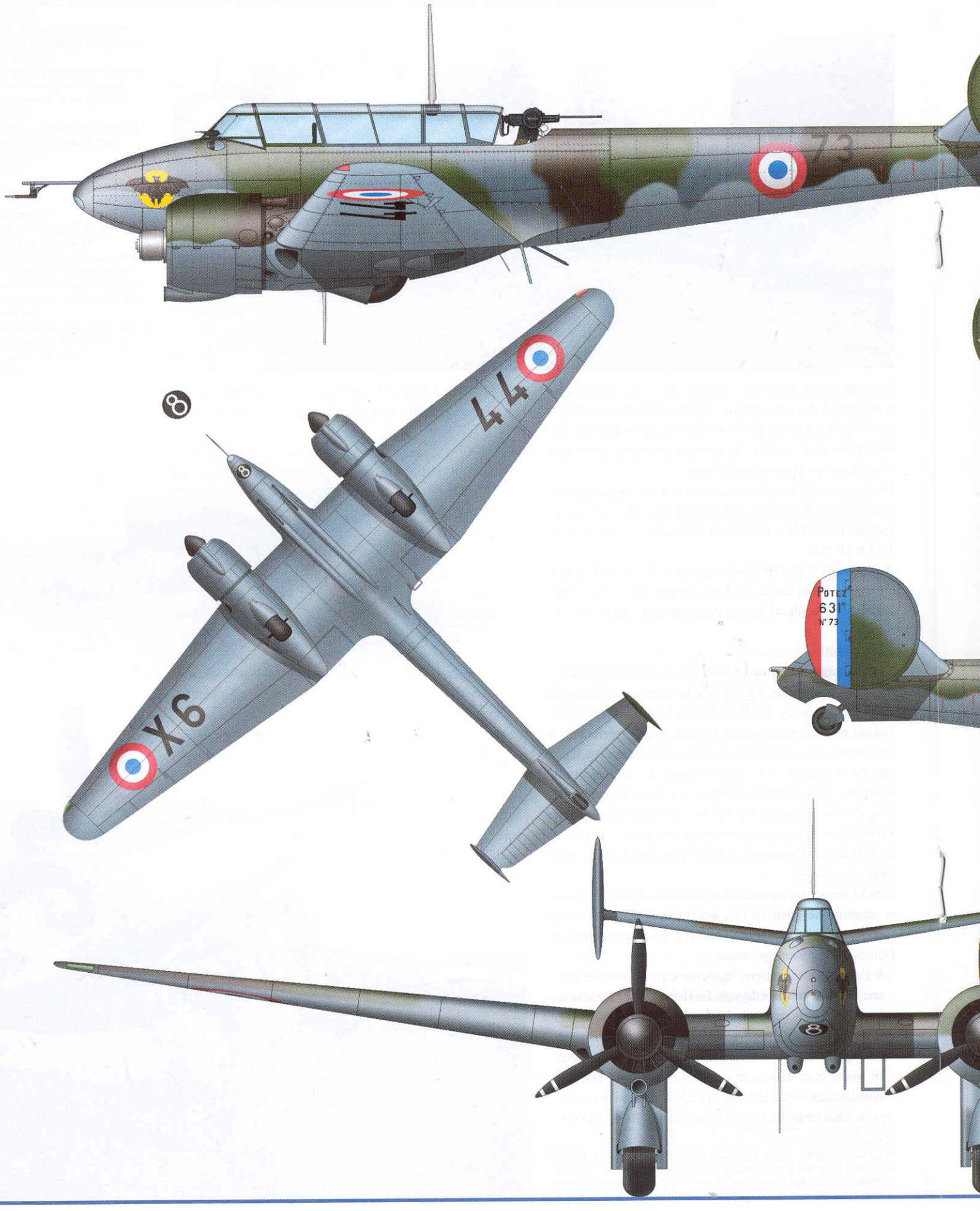
18 MAI 1940

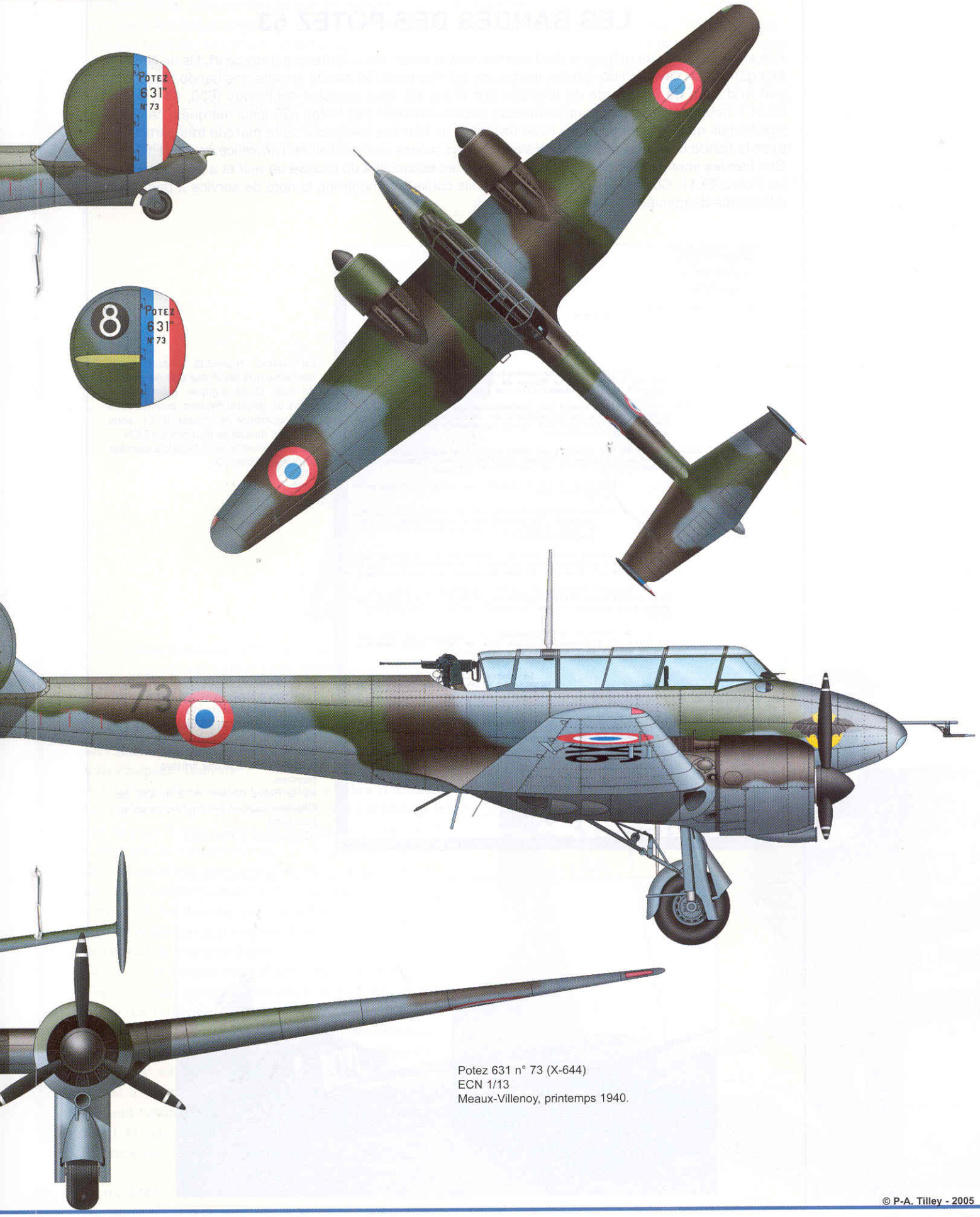
Vers 7 heures, les capitaine Pouyade et adjudants Delage et Martin (4/13 détachés à la 2/13) se heurtent à une dizaine de He 111 escortés par des Bf 110 dans les environs de Creil. Delage effectue trois passes de trois quarts arrière sur un bombardier, mais, blessé par la riposte d'un mitrailleur, il doit rompre d'urgence. Il se pose à Beauvais, non sans mal d'ailleurs, puisque la DCA française l'accompagne tout au long de son approche. Le He 111 lui est crédité comme « probable ». Martin, successivement tiré par un He 111, un Bf 110, la DCA française et un Morane 406 se pose néanmoins sans casse !

Vers 14 heures, les capitaine Treillard, sous-lieutenant Merle et sergent-chef Post (1/13), aidés par le sous-lieutenant Sauvage (1/16), attaquent un He 111 au nord-ouest de Fismes. Roger Sauvage raconte :

> « J'attaque plein arrière, légèrement en dessous. Je tire une première rafale et dégage. Le Heinkel pique, je le suis jusqu'au-dessus de la couche pour une deuxième passe : je ne puis tirer, un autre Potez l'attaquant à ce moment par trois quarts arrière, altitude 2 500 m. Je reprends ensuite en arrière et en dessous et vide mes chargeurs (canons et mitrailleuses) entre 100 et 150 m. Je le suis et le vois se poser train rentré à 8 km au NO de Fismes. Il est 15h50. »

Ci-contre :
le sous-lieutenant André Boursain devant le Potez 631 baptisé ADT-CHEF HÉRITIER à la mémoire du mitrailleur de l'ECN 3/13 mortellement blessé en combat le 17 mai 1940. Ces noms commémoratifs ont été appliqués après l'armistice. (Photo A. Boursain)


44
X6
Potez
631
N°73



Potez 631 n° 73 (X-644)
ECN 1/13
Meaux-Villenoy, printemps 1940.

© P-A. Tilley - 2005

LES BANDES DES POTEZ 63

À la suite de plusieurs méprises, dont une coûtera la vie au sous-lieutenant d'Harcourt, fils de l'inspecteur général de l'aviation de chasse, instruction est donnée le 24 mai de peindre une bande blanche de part et d'autre de la cocarde de fuselage des Potez 63, tous modèles confondus (630, 631, 637 et 63.11 – nous n'avons pas connaissance de photos montrant des Potez 633 ainsi marqués, ce qui ne signifie pas qu'ils n'aient pas reçu cette bande). Il ne faut pas confondre cette marque très particulière avec la bande blanche qui sera généralisée sur les avions de l'aviation de l'armistice en juillet 1940.
Ces bandes sont peintes dès le 24 mai au sein des escadrilles de chasse de nuit et à partir du 26 sur les Potez 63.11. Comme les photos et les profils couleur le montrent, la note de service a parfois été interprétée de manière curieuse.

ZONE D'OPERATIONS
AERIENNES NORD
GROUPEMENT 2I
ETAT-MAJOR
N° 1379 /Gr.2I/E S

P.C. le

NOTE DE SERVICE

I.- En raison de leur ressemblance avec les Messerschmidt 110, les Potez 63 de la Chasse de Nuit qui opèrent en patrouille sont quotidiennement attaqués par la Chasse amie.

II.- Indépendamment des recommandations de prudence et de pondération que les Commandants de Groupe doivent réitérer à tous leurs pilotes, il est apparu nécessaire de prendre des mesures supplémentaires.

III.- En vue de mettre un terme à ces incidents regrettables décision est prise de donner aux Potez 63 du Groupement de Chasse de Nuit la marque distinctive suivante :

1°) Deux bandes blanches (une bande de chaque coté du fuselage);

2°) Les cocardes situées de part et d'autre du fuselage, ont été augmentées et encerclées par une bordure blanche de 5 Cm de largeur (25 cm de diamètre environ).

IV.- Le premier avion terminé a commencé le 24 Mai la tournée de tous les terrains de la Région Parisienne pour faire reconnaitre par tous les groupes la nouvelle signalisation.

Lorsque tous les avions du Groupement de Chasse de Nuit auront reçu cette nouvelle signalisation, un message téléphoné sera adressé à tous les destinataires de la présente note.

En outre, il est recommandé aux équipages de Potez 63 de faire des battements d'ailes pour se faire mieux reconnaitre au moment de l'approche d'avions amis.

Le Général PINSARD, Commandant le Groupement d'Aviation de Chasse N° 21

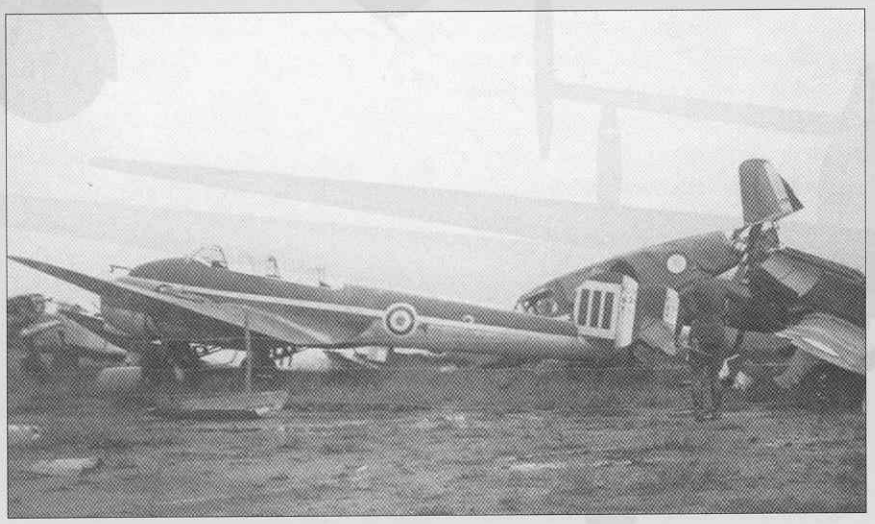
Destinataires :
-M. le Général de C.A. Inspecteur et Cdt Supérieur de l'Aviation de Chasse
-M. le Général de C.A. Cdt la Z.O.A.N. -à titre de C.R.-
-M. le Général Cdt le Groupement 23 -pour information.
-M. le Lt-Colonel Cdt la Chasse de Nuit.
MM. les Commandants
- du G.C. I/I
- du G.C. 2/I
- du G.C. 2/IO
- du G.C. 3/IO

Archives.

Z.O.A.N. 5e Bureau
Arrivée le 26 MAI 1940 à 1 h
G 181

Le mémo reproduit ci-contre ne concerne que les Potez 631 de chasse de nuit. C'est logique, puisqu'il est signé du général Pinsard, commandant le groupement de chasse n° 21, sous l'autorité duquel se trouvent les ECN. Cette disposition sera toutefois étendue à tous les Potez 63.

Ci-dessous :
l'une des nombreuses variations sur le thème des bandes.
Aucune instruction n'étant donnée en la matière, leur longueur va dépendre du stock de peinture blanche et sans doute du courage des artistes peintres.
Ici, le Potez 631INST n° 2 du CIC de Chartres capturé par les Allemands en juin 1940.
(Collection J. I. Fogherty)



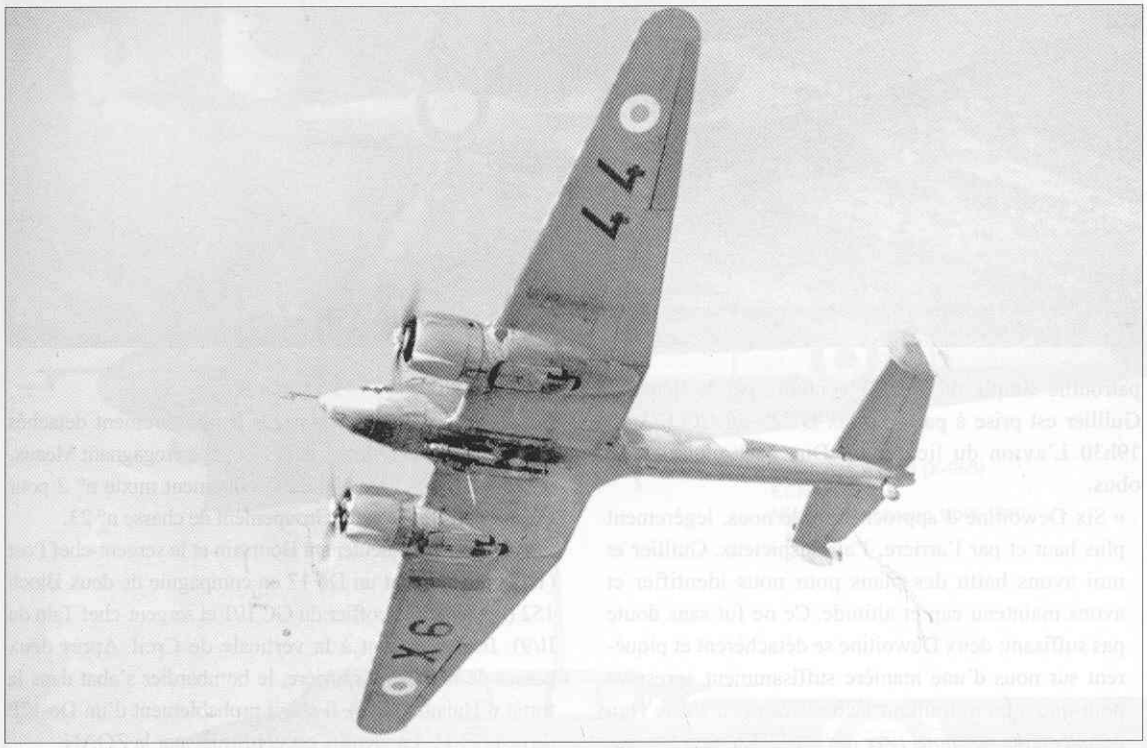
Treillard, qui est celui qui s'est un moment interposé entre Sauvage et le Heinkel, se pose à proximité pour récupérer quelques trophées. La victoire est partagée entre les trois pilotes de la 1/13 et Sauvage. La première victoire de la chasse de nuit... remportée en plein jour !

De son côté, le sous-lieutenant Boursain (1/13) a maille à partir avec un autre groupe de He 111 et rentre avec une victoire probable revendiquée au-dessus de Braine.

19 MAI 1940

Les quatre appareils encore en état de vol à la 1/16 sont mis à la disposition de la 4/13 à Betz-Bouillancy (ils retourneront à Esbly trois jours plus tard).

Dans la matinée, les sous-lieutenant Merle, sergent-chef Post (1/13) et adjudant Guichard (4/13) surprennent un He 111 à la traîne à l'arrière d'une formation, un moteur déjà incendié par la DCA. Gênés



Le n° 73 de l'ECN 1/13 est armé de deux bombes éclairantes Michelin Modèle 33 de 30 kg.
On note la répétition du numéro individuel sous le nez.
(SHAA)

Le capitaine Pierre Pouyade, commandant l'ECN 4/13, devant son Potez 631 personnel.
(SHAA)

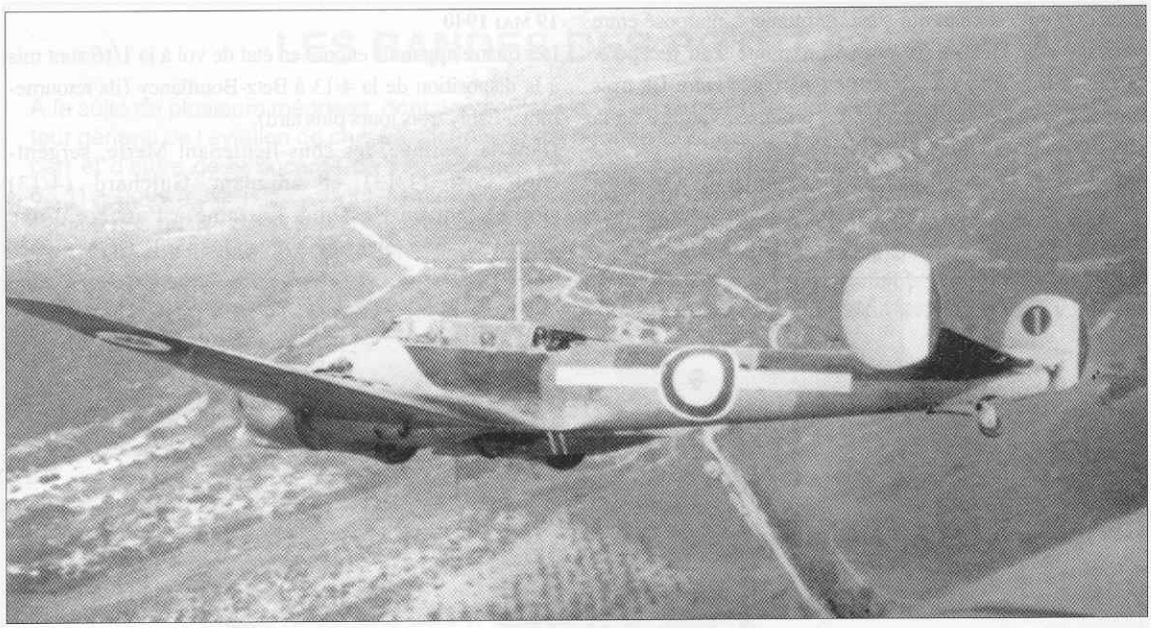
par l'artillerie anti-aérienne qui s'en donne à cœur joie, ils ne peuvent ajuster leurs rafales et, à court de carburant, doivent laisser le bombardier s'échapper. Le He 111 de l'*Oberfeldwebel* A. Link de la 9./KG 53 n'ira pas loin et s'écrasera près de Saint-Just (deux tués, deux brûlés). La victoire est homologuée aux trois équipages français.

À 17h35, les adjudant-chef Chambrias, adjudant Guichard (4/13 détachés à la 1/13) et le sergent Post (1/13) interceptent six He 111 vers 3 800 m. Ils concentrent leurs tirs sur l'ailier gauche d'un peloton de trois. Chambrias effectue deux passes de trois quarts arrière terminées par un retournement. Guichard tire plein arrière en s'approchant à moins de cent mètres. Les deux équipages français voient le bombardier descendre dans un panache de fumée noire et le perdent de vue dans la brume au-dessus de la forêt de Compiègne. La victoire ne leur sera comptée que comme « probable ».

Une mauvaise nouvelle parvient à la 1/16 en fin de soirée. La veille, cette escadrille a détaché deux Potez 631 au Bourget pour renforcer les moyens de reconnaissance du GR II/33. Parti en mission dans la région de Ham, le n° 69 a été cueilli par un obus de *flak* et s'est écrasé à Villers-Saint-Christophe (Aisne). L'équipage (sergent Sausser, pilote, lieutenant Mottez, observateur du II/33, et sergent Genson, mitrailleur) est tombé indemne aux mains des Allemands.

20 MAI 1940

Un nouveau sport devient à la mode : la méprise. Une

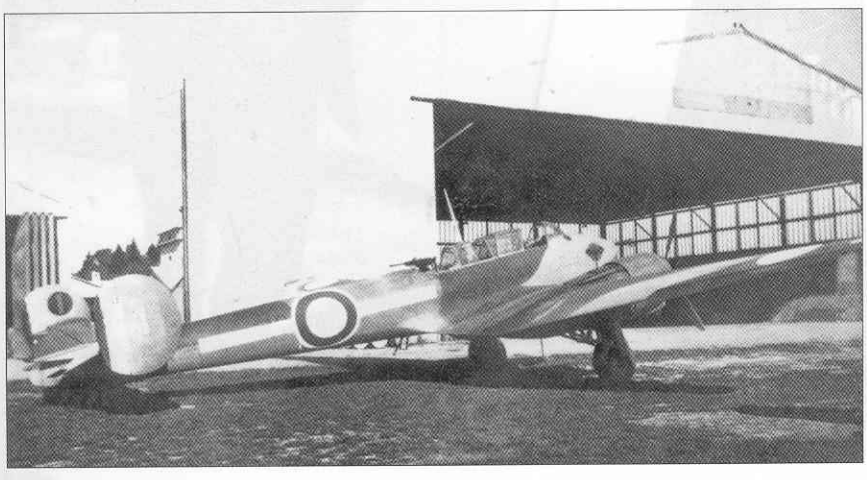


En vol (ci-contre) et au sol (ci-dessous), le n° 198 du chef d'escadrille de la 1/13, le capitaine Treillard. Le numéro indivuel est visible sur la face externe de la dérive sur la photo du bas. Le camouflage laisse apparaître de larges zones claires. (Collection J. Mutin)

patrouille simple de la 2/13 conduite par le lieutenant Guillier est prise à parti par six D.520 du GC II/3 vers 19h30. L'avion du lieutenant Duc est touché par un obus.

« Six Dewoitine d'approchèrent de nous, légèrement plus haut et par l'arrière, l'air suspicieux. Guillier et moi avons battu des plans pour nous identifier et avons maintenu cap et altitude. Ce ne fut sans doute pas suffisant; deux Dewoitine se détachèrent et piquèrent sur nous d'une manière suffisamment agressive pour que mon mitrailleur lâche : "*Les c..., ils ne vont quand même pas nous tirer dessus !*". Eh bien ! si, ces c... nous tirèrent dessus... Par chance, ils s'aperçurent rapidement de leur méprise, nous firent signe, comme pour s'excuser, et repartirent comme ils étaient venus. En attendant, j'avais encaissé un 20 mm qui avait coupé le circuit d'huile du moteur droit. Inutile de préciser dans quelles dispositions d'esprit je me suis posé à Melun. Le soir, le commandant du groupe de chasse téléphona à Villaroche pour présenter ses excuses au capitaine Treillard. Il conclut l'entretien par "*que voulez-vous, Mon capitaine, c'est la guerre !...*". Ben, oui, c'était la guerre, fallait-il encore savoir dans quel camp on la faisait ! ».

Ce n'est toutefois qu'un incident mineur par rapport à ce qui suit le lendemain.



21 MAI 1940

La 4/13 récupère ses équipages temporairement détachés dans les autres escadrilles et la 1/16, et en regagnant Meaux, quitte un temps la tutelle du Groupement mixte n° 2 pour revenir dans le giron du Groupement de chasse n° 23.

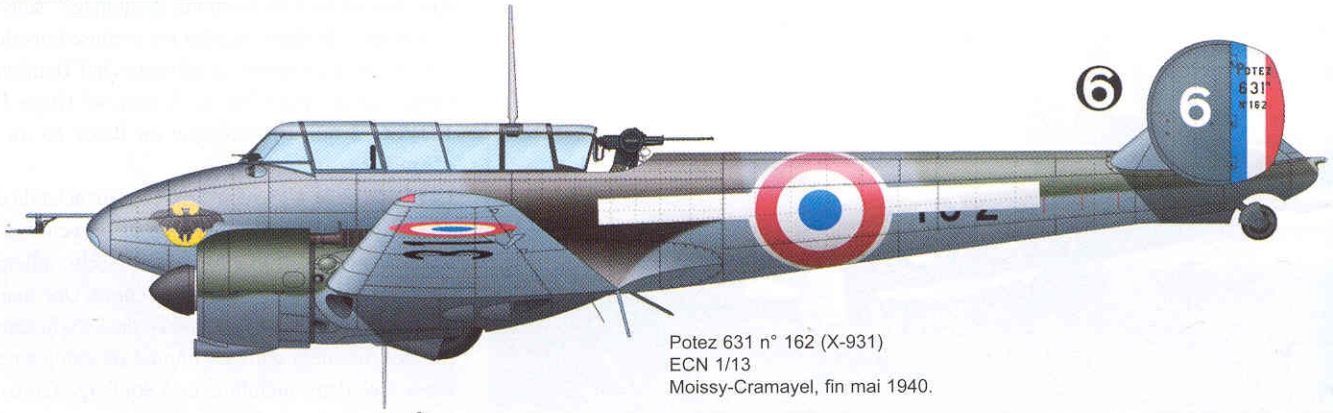
À 10h55, le sous-lieutenant Boursain et le sergent-chef Post (1/13) poursuivent un Do 17 en compagnie de deux Bloch 152 (lieutenant Escoffier du GC II/1 et sergent-chef Tain du II/9). Ils l'attaquent à la verticale de Creil. Après deux passes de trois quarts arrière, le bombardier s'abat dans la fortêt d'Halatte (Oise). Il s'agit probablement d'un Do 17P de la 4.(F)/11. La victoire est confirmée par la ZOAN.

Le GC II/3 livre un important combat contre des Do 17 et des Bf 110 au-dessus de Villers-Cotterêts. Pendant ce temps, les adjudants Martin et Guichard de la 4/13 sont en mission dans les parages. Peu après 15h00, des Dewoitine viennent les renifler de près, tirant même sur les bimoteurs français avant de s'apercevoir de leur méprise. Malheureusement, aux environs de Senlis, les Potez croisent la route du sous-lieutenant d'Harcourt. Le Dewoitine pique sur l'appareil de Martin et le touche au plan droit. Pensant que le pilote du monoplace finira par l'identifier, Martin ne bronche pas. Mais, d'Harcourt revient pour une deuxième passe, puis pour une troisième et une quatrième... Finalement, au moment où le Dewoitine se met à nouveau en position de tir, Martin, qui commence à suspecter qu'il s'agit d'un Dewoitine piloté par un Allemand, donne l'ordre à son mitrailleur d'ouvrir le feu. Cueilli de plein fouet, le monomoteur part en abattée et percute à Verneuil-en-Halatte, au nord de Senlis. Le sous-lieutenant Robert d'Harcourt, pilote au GC II/3 et fils du général inspecteur de la chasse, est retrouvé mort à bord de son D.520 n° 112.

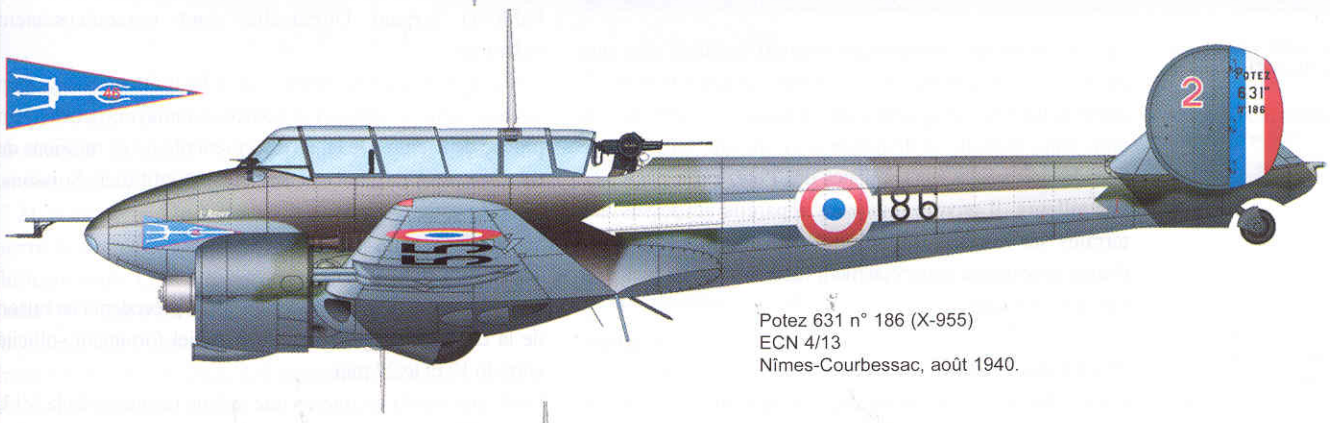
23 - 24 MAI 1940

Deux jours plus tard, un avion de la 3/13 est attaqué par un Bloch. Sérieusement endommagé, le Potez du sergent-chef Collinot se pose brutalement au Plessis-Belleville. Le mitrailleur, l'adjudant-chef Lepage, est sain et sauf, mais Collinot décédera des suites de ses blessures.

Comme souvent en pareilles circonstances, il faut attendre

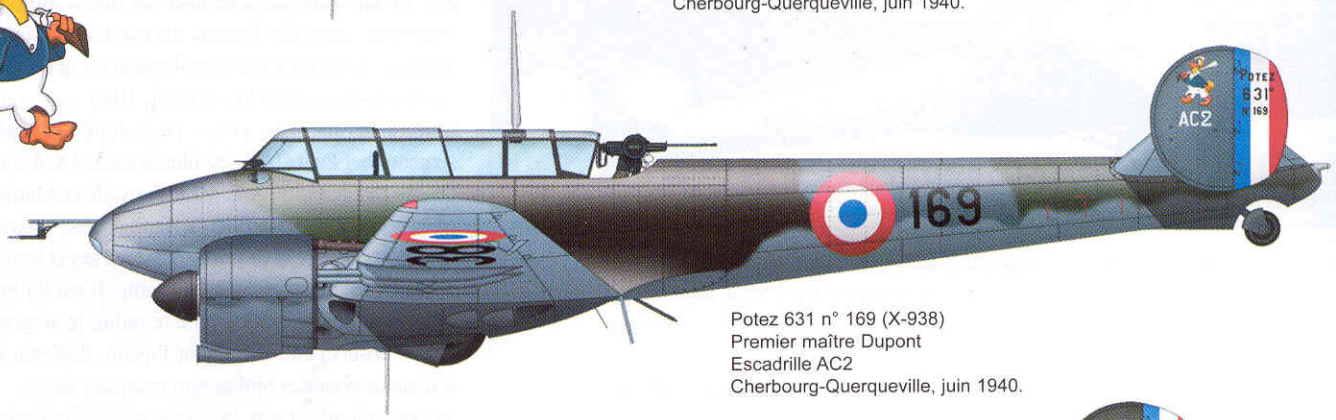


Potez 631 n° 162 (X-931)
ECN 1/13
Moissy-Cramayel, fin mai 1940.



Potez 631 n° 186 (X-955)
ECN 4/13
Nîmes-Courbessac, août 1940.

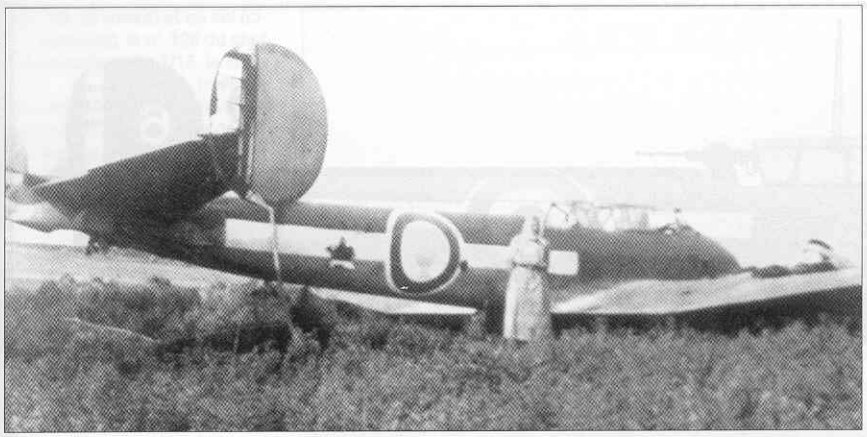
Potez 631 n° 47 (X-618)
Lieutenant de vaisseau Ferrand
Escadrille AC1
Cherbourg-Querqueville, juin 1940.



Potez 631 n° 169 (X-938)
Premier maître Dupont
Escadrille AC2
Cherbourg-Querqueville, juin 1940.

Potez 631 n° 185
Groupe de reconnaissance 3/33 *Périgord*
Cognac, mai 1945.

© P-A. Tilley - 2005



Le n° 146 de l'ECN 4/13 abattu par des Bf 109 à Chavigny le 27 mai. On note quelque gros impacts sur le fuselage. (SHAA)

que ces incidents prennent une tournure tragique pour que des mesures soient prises. Le 24 mai, le général Pinsard, commandant le Groupement de chasse n° 21, diffuse une note dans laquelle il demande à ce qu'une large bande blanche soit peinte sur les flancs des Potez (voir page 32). Par ailleurs, il envoie plusieurs appareils au-dessus des terrains sur lesquels il a autorité pour que ses pilotes de chasse apprennent à correctement identifier la silhouette du bimoteur français.

Ci-dessous : le n° 49 de l'ECN 5/13 à Loyettes en juin 1940. (MAE)

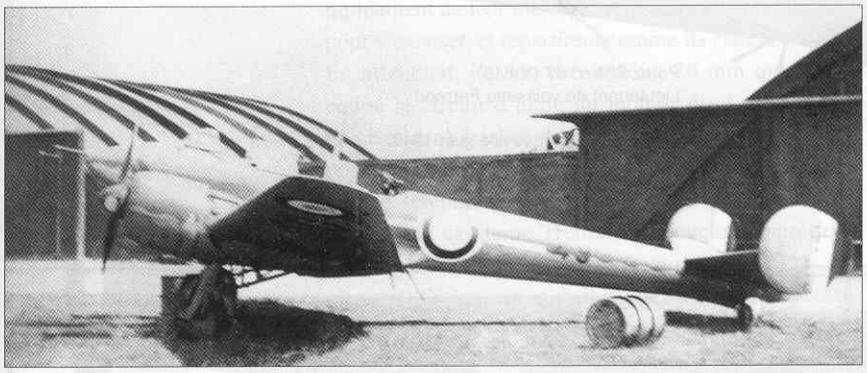
En bas : les Potez 631 de l'ECN 5/13 sont parqués dans un hangar à Marignane en attendant d'être fixés sur leur sort en juillet 1940. Au premier plan, le n° 201 et juste derrière le n° 188 (Collection J. Mutin)

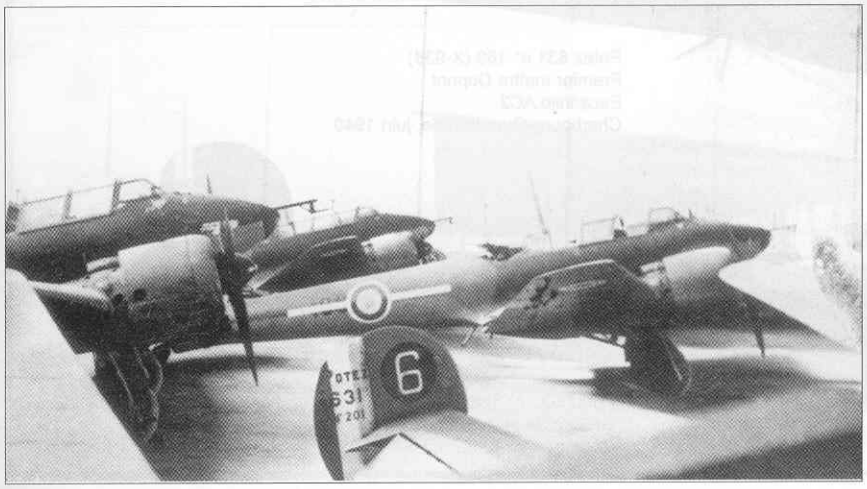
25 - 31 mai 1940

Un violent raid sur Meaux-Esbly fait un mort et dix blessés. Deux avions de la 1/16 sont endommagés.

Le Plessis-Belleville est également la cible de He 111 qui détruisent un appareil de la 3/13 et en endommagent cinq autres.

Le 27 mai, le n° 33 de la 2/13 en patrouille de guet dans la région de Soissons est assailli par des Bf 109. Le Potez est descendu en flammes entre Noyon et Amiens, entraînant dans la mort les trois membres d'équipage : sous-lieutenant Reyter (p), adjudant Baladier (r), explusé hors de la cabine lors de l'impact au sol, et adjudant-chef Bourlon (m). Son vainqueur est peut-être le *Feldwebel* Hugo Frey de la 1.(J)/LG 2 qui a revendiqué un Potez 63 au sud-ouest d'Amiens.





Le n° 146 de la 4/13 subit aussi l'assaut acharné d'autres Bf 109 et, criblé de balles, se pose sur le ventre à Chavigny (Aisne), près de Soissons. Les chasseurs allemands font plusieurs passes pour mitrailler l'épave. Une main arrachée par un obus, grièvement blessé au pied, l'adjudant Guichard (pilote) décédera dans un hôpital de campagne le lendemain. Les deux membres de l'équipage (sous-lieutenant Odin et sergent Durancelle) sont miraculeusement indemnes.

Les cinq Potez disponibles à la 1/16 quittent Esbly, trop exposé, pour se réfugier à Moissy-Cramayel, petit terrain proche de Melun. De là, ils effectuent plusieurs missions de couverture et de guet sur les axes Montdidier, Soissons, Château-Thierry, Épernay.

1er - 2 juin 1940

Les missions se sont raréfiées les jours précédents en raison de la chute de disponibilité du matériel fortement sollicité entre le 17 et le 27 mai.

Le 1er juin voit la première vraie mision de guerre de la 5/13. Vers 12h20, le capitaine Perdrizet, l'adjudant-chef Eberhardt et le sergent Farriol accrochent neuf He 111 à 3 000 m au-dessus de Vienne (Drôme). Un bombardier est sérieusement « poivré », mais s'échappe. Les trois Potez ont été touchés par le tir des mitrailleurs allemands et le sergent David, mitrailleur du chef d'escadrille, a été blessé au pied.

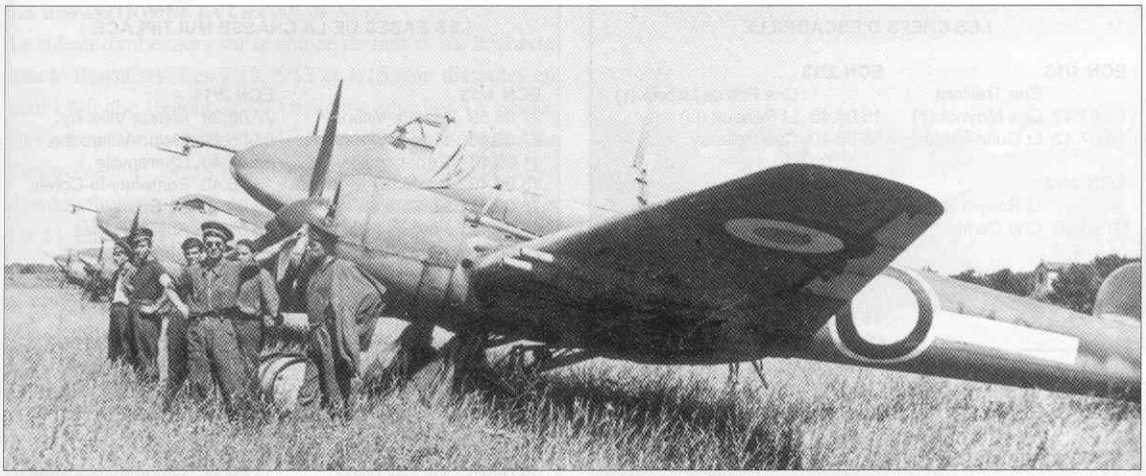
Le lendemain, Perdrizet et Farriol récidivent contre neuf He 111 escortés par quatre Bf 110. Un bombardier semble être très endommagé. Il pique jusqu'à 50 m d'altitude en direction du nord-est. Farriol, à court de munitions, doit abandonner la poursuite. Selon des témoins, le He 111 aurait été vu en train de s'écraser au sol à Bellegarde-sur-Valserine, près de Nantua (Aisne). À noter que cette victoire, qui ne sera pas homologuée, est âprement disputée par le sous-lieutenant Picot du GC III/9.

Malgré les mesures prises pour éviter les méprises, le sergent-chef Post (1/13) est blessé par la DCA française au-dessus de Lassigny. À la 4/13, Pouyade et Martin sont pris pour cibles par des artilleurs trop nerveux près de Villers-Cotterêts. Le n° 192 de Pouyade prend feu et le pilote doit se poser en catastrophe dans un champ. Il est lui-même brûlé superficiellement tout comme le radio, le sergent Allonzo, mais l'observateur, l'adjudant Pigeon, doit être hospitalisé d'urgence pour des brûlures au troisième degré.

Martin, qui en est à la troisième mésaventure de ce genre, rentre si furieux qu'il veut demander sa radiation de l'armée de l'Air (« *pour rejoindre la DCA* », commenteront ironiquement ses camarades).

À la 1/16, le sergent-chef Wurtz, attaqué par des Bf 109, s'échappe en piquant « à mort », mais il est cueilli par un obus de DCA français, heureusement sans conséquence.

Au soir du 2 juin, les quatre escadrilles de chasse de nuit dépendant du Groupement de chasse n° 21 alignent 17 avions disponibles et 18 pilotes.



La fin du voyage pour l'ECMJ 1/16 qui, au moment de l'armistice, se retrouve avec les escadrilles de chasse de nuit à Nîmes-Garons.
Au premier plan, le n° 140. On note les quatre mitrailleuses d'aile, qui n'avaient pas encore été montées quand la photo de la page 28 a été prise.
(Photo G. Escudier)

3 - 4 JUIN 1940

La Luftwaffe déclenche l'opération « Paula », visant les aérodromes des grands centres urbains français, en particulier ceux de la région parisienne. Le Groupement de chasse n° 21, dont dépend la « chasse de nuit », est sur le pied de guerre, le secret de cette opération ayant été éventé depuis plusieurs jours. Les Potez reçoivent l'ordre de se tenir prêts à décoller à partir de 04h15 et assurer le guet sur le secteur du groupement à partir de 05h00.

En patrouille aux environs de Lassigny, les sous-lieutenants Boursain et Biger (3/13) sont coiffés par cinq Bf 109. Boursain réussit à se dégager, mais Biger n'a pas cette chance. Abattu, il est tué avec son mitrailleur (adjudant-chef Gobert) et son radio (adjudant Duffour) lorsque le Potez 631 n° 117 percute à 15 km au nord-ouest de Compiègne.

Le sous-lieutenant Merle, de la même escadrille, qui a relevé les deux Potez précédents est successivement tiré par la DCA française, sept Bf 109 et un Bloch 152. Il déclarera à son retour que les moins agressifs avaient été encore les Messerschmitt !

Le lieutenant Guillier (2/13) intercepte un Do 17 à 500 m d'altitude. Il s'approche jusqu'à une distance de 50 m pour ouvrir le feu. Malgré un moteur en feu, le bimoteur allemand réussit à lui fausser compagnie au-dessus de Compiègne.

Melun-Villaroche, où stationne la 4/13, subit un violent bombardement par plus de 70 bombardiers. Deux Potez décollent sous les bombes, mais ne peuvent rejoindre leurs agresseurs. En revanche, ils sont chaudement accueillis par la DCA à leur retour à la base !

Le lendemain, 4 juin, le terrain de Loyettes est également pris pour cible par la Luftwaffe. Plusieurs appareils de la 5/13 sont touchés, dont le n° 49 qui est considéré comme irréparable.

NOMBRE DE SORTIES
(10 mai - 25 juin 1940)

	1/13	2/13	3/13	4/13
Missions nuit	35	37	49	32
Attaques sol	11	9	7	
Couvertures	67	54	58	
Guet	61	87	71	
Défense locale	9	25	5	
Action générale	27	10	24	
TOTAUX	**210**	**222**	**214**	**?**

REVENDICATIONS

01.04	Do 17	S	Sedan	Lt Cormouls	1/16
				Adj Blanchard	1/16
				Deux pilotes de Morane	
17.05	Hs 126	P	Vervins	Adj Delmotte	2/13
18.05	He 111	P	Beauvais	Adj Delage	4/13
	He 111	S	Fismes	Cne Treillard	1/13
				S/Lt Merle	1/13
				S/C Post	1/13
				S/Lt Sauvage	1/16
	He 111	P	Braine	S/Lt Boursain	1/13
19.05	He 111	S	St-Just	S/Lt Merle	1/13
				S/C Post	1/13
				Adj Guichard	4/13
	He 111	P	Compiègne	A/C Chambrias	4/13
				Adj Guichard	4/13
				S/C Post	1/13
21.05	Do 17	S	Creil	S/Lt Boursain	1/13
				S/C Post	1/13
				Deux pilotes de Bloch	
01.06	He 111	P	Vienne	Cne Perdrizet	5/13
				A/C Eberhardt	5/13
				Sgt Farriol	5/13
02.06	He 111	P	Nantua	Sgt Farriol	5/13
03.06	Do 17	S	Compiègne	Lt Guillier	2/13
10.06	Bf 109	P	Rozay-en-B.	Adj Ravet	3/13

Départ pour une mission d'entraînement du capitaine Boursain, commandant l'escadrille 3/13 à Gabès (Tunisie), en 1942.
Cette escadrille a repris les traditions de l'ECN 1/13.
(Photo A. Boursain)

ULTIMES MISSIONS

Une accalmie succède à la tempête de ces derniers jours. La 3/13 en profite pour revendiquer l'unique victoire de nuit de la campagne. Le 10 juin, après le coucher du soleil, l'adjudant Ravet engage le combat avec des Bf 109 et en revendique un probable au-dessus de Rozay-en-Brie.

Commence alors l'évacuation de la région parisienne et le long exode vers le Sud jusqu'à Nîmes-Garons où le 23 juin les quatre escadrilles de l'ex-Groupement n° 21

LES CHEFS D'ESCADRILLE

ECN 1/13
Cne Treillard
01.01.42 Cne Moynot (†)
16.07.42 Lt Guitonneau

ECN 2/13
Cne Petit de Mirbeck (†)
18.05.40 Lt Renault (pi)
06.06.40 Cne Pelleray

ECN 3/13
Lt Rouyer (pi)
01.01.40 Cne Comte

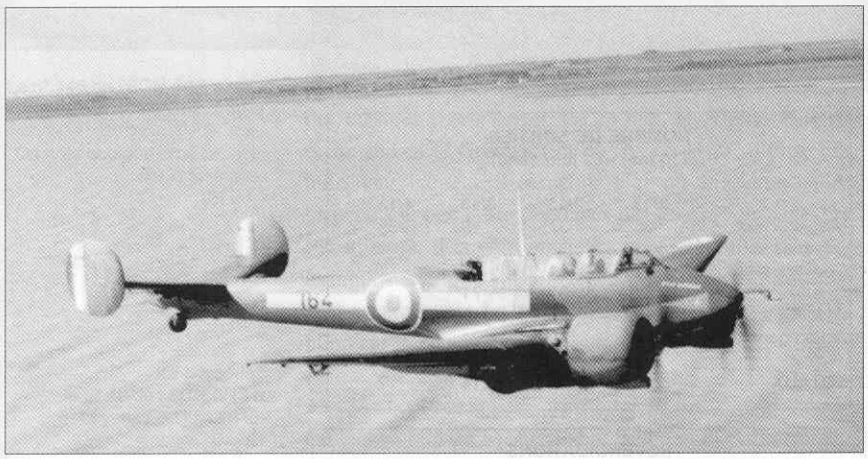
ECN 4/13
Cne Pouyade

ECN 5/13
Cne Perdrizet

ECMJ 1/16
Cne Escudier
15.05.40 Lt Cormouls (pi)

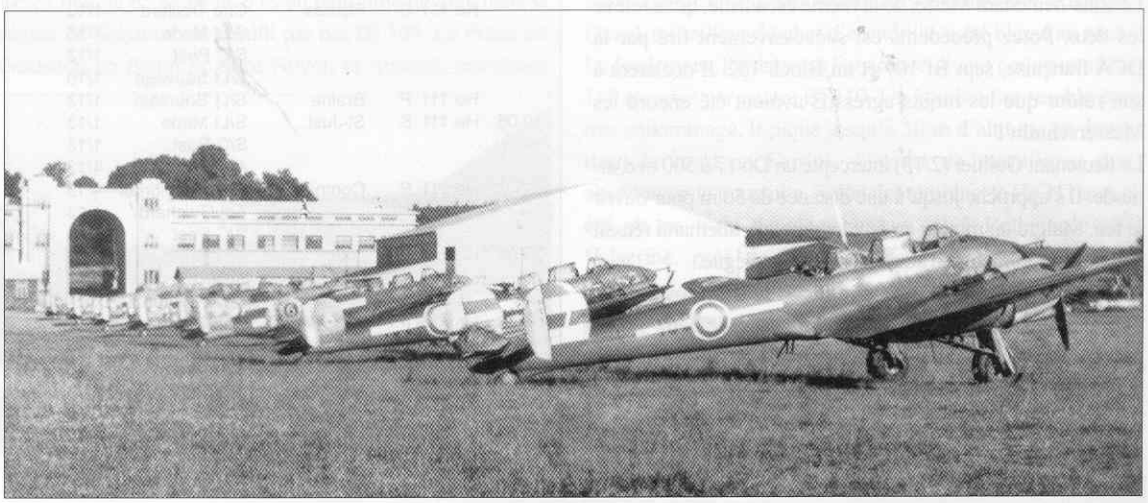
LES BASES DE LA CHASSE MULTIPLACE

ECN 1/13		ECN 2/13	
27.08.39	Meaux-Villenoy	27.08.39	Meaux-Villenoy
27.05.40	Moissy-Cramayel	01.05.40	Melun-Villaroche
11.06.40	Ermenonville	12.06.40	Charonville
13.06.40	Fontenay-le-Comte	15.06.40	Fontenay-le-Comte
15.06.40	La Sauzaie	16.06.40	La Sauzaie
18.06.40	Aix-Les Milles	18.06.40	Aix-Les Milles
20.06.40	Nîmes-Garons	21.06.40	Nîmes-Garons
21.07.40	Nîmes-Courbessac	21.07.40	St-Gilles-Espeyran
01.12.42	Dissolution	16.08.40	Dissolution
ECN 3/13		**ECN 4/13**	
29.08.39	Le Plessis-Belleville	29.08.39	Le Plessis-Belleville
01.06.40	Melun-Villaroche	10.01.40	Bruyères-s/-Fère
04.06.40	Barbizon	13.04.40	Betz-Bouillancy
15.06.40	La Sauzaie	11.05.40	Melun-Villaroche
17.06.40	La Rochelle	11.06.40	Illiers-Combray
19.06.40	Aix-Les Milles	15.06.40	Fontenay-le-Comte
21.06.40	Nîmes-Garons	16.06.40	La Rochelle
14.08.40	Nîmes-Courbessac	18.06.40	Aix-Les Milles
15.08.40	Fusion avec 4/13	21.06.40	Nîmes-Garons
14.06.41	Création nouvelle Gabès	14.08.40	Nîmes-Courbessac
		13.06.41	Dissolution
ECN 5/13		**ECMJ 1/16**	
25.09.39	Création Lyon-Bron	29.01.40	Création Soissons-Saconin
16.10.39	Montpellier-Fréjorgues	08.04.40	Wez-Thuisy
14.12.39	Lyon-Bron	17.05.40	Meaux-Esbly
07.01.40	Loyettes	27.05.40	Moissy-Cramayel
16.06.40	Mions	12.06.40	Saumeray
17.06.40	Chambaran	15.06.40	Fontenay-le-Comte
18.06.40	Pertuis	16.06.40	Villedoux
21.06.40	Marignane	18.06.40	Aix-Les Milles
10.08.40	Dissolution	21.06.40	Nîmes-Garons
		20.07.40	St-Gilles-Espeyran
		16.08.40	Nîmes-Courbessac
		20.08.40	Dissolution

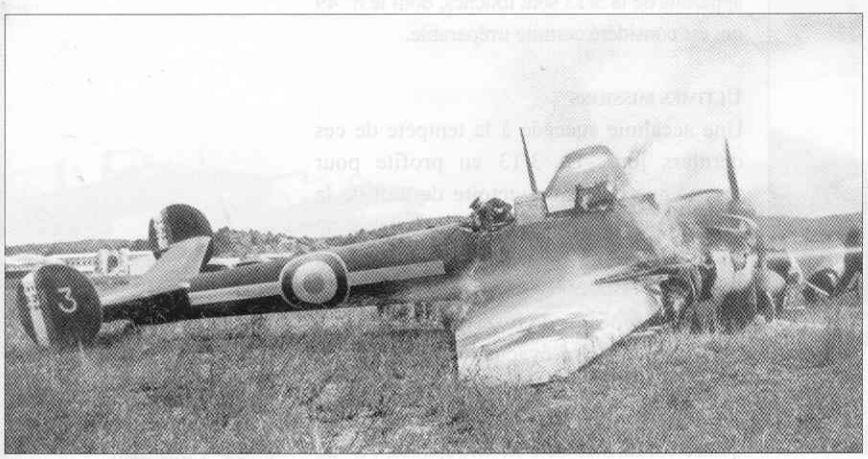


Ci-dessus : le Potez 631 n° 164 de l'ECN 3/13 survole la Camargue à l'été de 1940, peu de temps avant sa fusion avec la 4/13. L'appareil porte un « 1 » rouge sur la dérive, marque du chef d'escadrille (capitaine Comte), ainsi que le nom commémoratif SGT-CHEF COLLINOT sur le nez, en souvenir du pilote de l'escadrille tué le 23 mai 1940 quand son avion a été attaqué par méprise par un Bloch 152. (Photo A. Boursain)

Ci-contre : alignement de la totalité de l'effectif de l'ECN 1/13 à Nîmes en 1941. Au premier plan, le n° 188. (Collection J. Mutin)



Ci-dessous : quelques accidents sont venus endeuiller l'ECN 1/13 pendant la période de l'armistice. L'escadrille perd ainsi son commandant, le capitaine Moynot, et son équipage tués lors d'une passe de tir sur cible à bord du n° 135, le 5 mai 1942. Ici, l'accident du n° 96 qui fera deux tués, le lieutenant Fues et l'adjudant Le Cozannet, le 23 juin 1941. (SHAA)



retrouvent la 1/16. De son côté, la 5/13 est repliée à Marignane.

Pourtant, la campagne n'est pas tout à fait terminée pour elles. Elle s'achève comme elle a commencé, par un mitraillage de colonnes blindées allemandes. Chaque escadrille a reçu l'ordre de détacher trois appreils pour attaquer l'ennemi près de Moirans (Isère). Toutefois, les pluies incessantes des jours précédents ont transformé les pistes en marécages. Seuls sept Potez parviennent à s'arracher à la boue pour participer à cet ultime baroud d'honneur (un à la 1/3, trois à la 3/13, deux à la 4/13 et un à la 1/16). Plusieurs avions sont touchés par la *flak*, sans gravité, et tous rentrent au bercail.

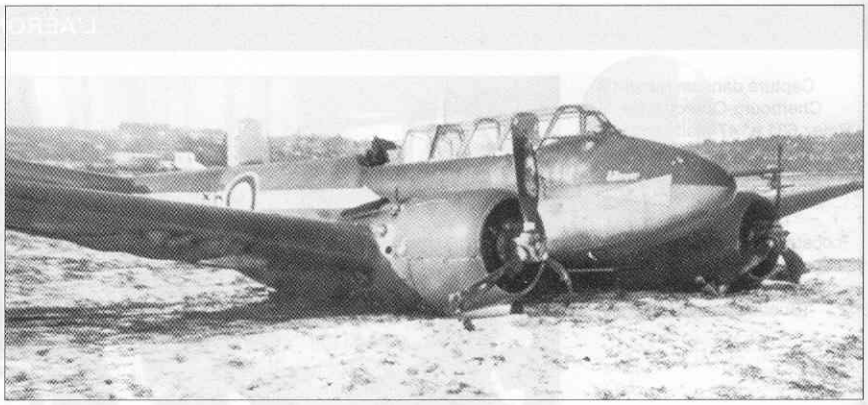
La disparition de la chasse de nuit

Le rideau tombe alors sur la chasse de nuit et sur la chasse lourde françaises. Les 2/13, 5/13 et 1/16 sont dissoutes en août 1940. Le 16 août, la 3/13 fusionne avec la 4/13. Seules survivantes du couperet, les 1/13 et 4/13 sont intégrées au Groupement n° 23 et s'installent à Nîmes-Courbessac. Leur dotation thorique est fixée à 8 appareils par escadrille.

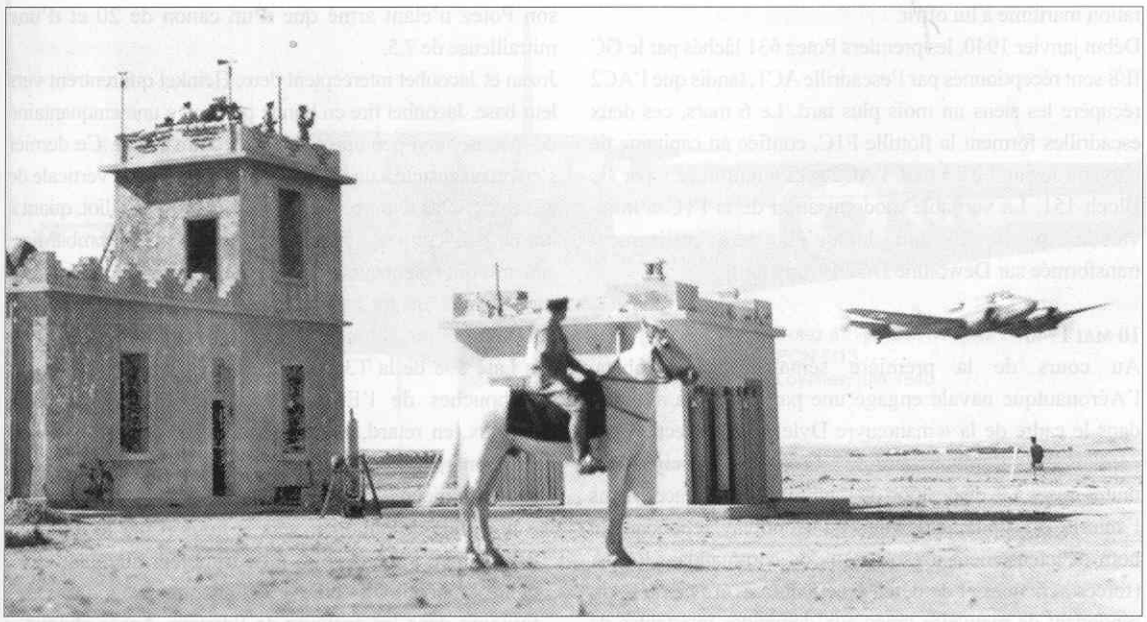
Le 13 juin 1941, la 4/13 est dissoute pour permettre la création d'une nouvelle 3/13 à Gabès. Ce n'est qu'un simple jeu d'écriture, hommes et matériels étant transférés de métropole en Tunisie.

La 1/13 disparaît en même temps que l'armée de l'Air de l'armistice, après l'invasion de la zone libre, le 1er décembre 1942. La 3/13, qui a réussi à fuir l'invasion de la Tunisie par les Allemands, est transformée sur D.520 en janvier 1943 pour devenir la 3e escadrille du GC I/3 avant d'être purement et simplement dissoute le 22 juillet 1943.

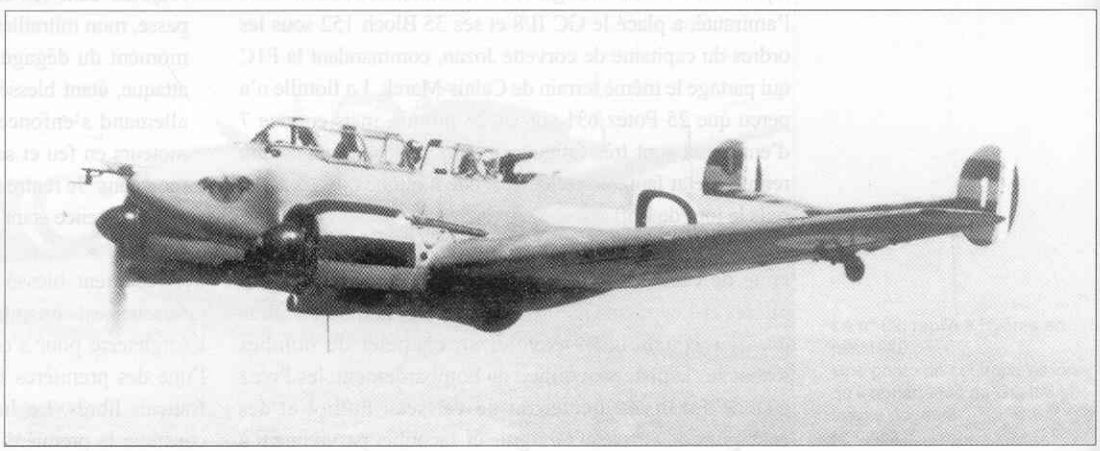
L'armée de l'Air se retrouve alors sans chasse de nuit, une situation qui ne semble pas lui avoir posé trop de problèmes jusqu'au début des années cinquante.



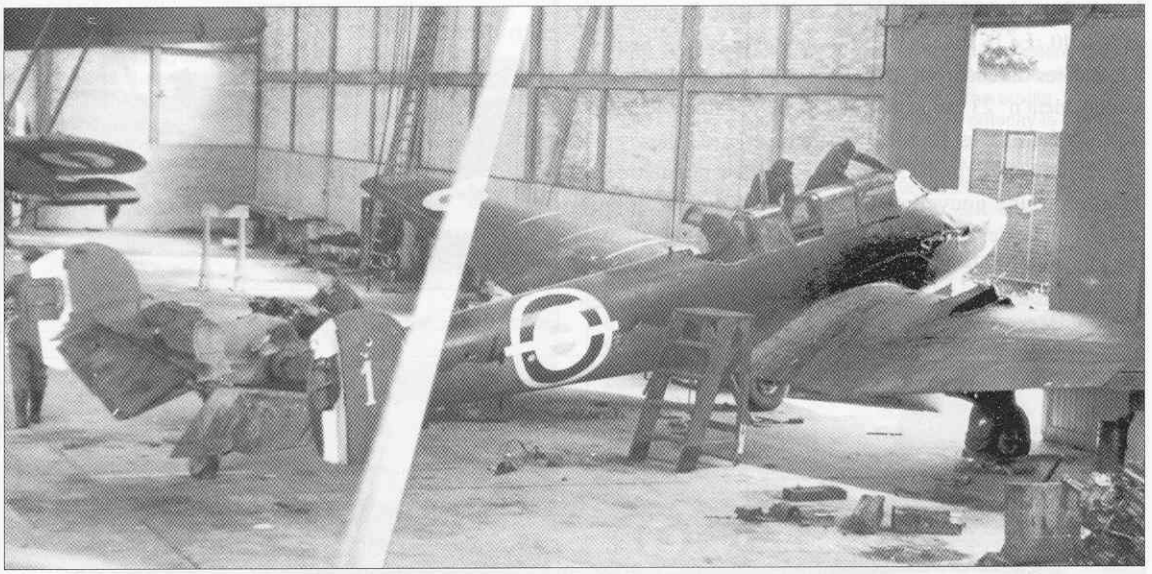
Le n° 186 de la 3/13 sera officiellement radié des contrôles à Sidi-Ahmed en octobre 1941, probablement à la suite de cet accident.
On note le nom Lt Rouyer au-dessus de l'insigne.
La plupart du temps, les Potez 631 volaient sans casserole d'hélice afin d'améliorer le refrodissement du moteur, point faible du GR 14 M.
(Collection J. Mutin)



Le capitaine Boursain assiste au décollage d'un Potez de son escadrille (3/13) du terrain de Gabès. On note l'architecture très particulière de la tour de contrôle.
(Photo A. Boursain)



Le n° 198, à nouveau, cette fois en 1941 avec un camouflage uni très clair, en avance sur celui adopté par la chasse de nuit allemande.
Il s'agit de l'appareil du commandant de l'ECN 1/13, le capitaine Treillard.
L'avion connaîtra une longue carrière, passant au 3/33 *Périgord* puis au CEV après la guerre. Il sera le dernier 631 à voler jusqu'à sa réforme en septembre 1951.
(SHAA)



Capturé dans un hangar à Cherbourg-Querqueville, le Potez 631 n° 47 était l'appareil du lieutenant de vaisseau Ferran, commandant l'escadrille AC1. On notera la taille de la cocarde de flanc et le fait que la petite cocarde d'extrados a été oblitérée. (Bundesarchiv-Coblence)

En septembre 1939, il devient plus qu'urgent de pourvoir au remplacement des Dewoitine 373 et 376 de l'Aéronautique navale, dont la place se trouve davantage dans un musée qu'en première ligne. Oui, mais avec quoi ? L'armée de l'Air, qui connaît un dramatique déficit en avions de chasse modernes, n'a guère que les Potez 631 du GC II/8 de coopération maritime à lui offrir.

Début janvier 1940, les premiers Potez 631 lâchés par le GC II/8 sont réceptionnés par l'escadrille AC1, tandis que l'AC2 récupère les siens un mois plus tard. Le 6 mars, ces deux escadrilles forment la flottille F1C, confiée au capitaine de corvette Jozan. Le 13 mai, l'AC2 sera « renforcée » par six Bloch 151. La véritable modernisation de la F1C n'interviendra que le 20 juin, lorsqu'elle sera entièrement transformée sur Dewoitine D.520 – trop tard.

10 mai 1940

Au cours de la première semaine des combats, l'Aéronautque navale engage une partie de son aviation dans le cadre de la « manœuvre Dyle », en protection des convois dans l'embouchure de l'Escaut. Y participent les unités mises à la disposition de l'amiral Nord et placées sous l'autorité du capitaine de vaisseau Montrelay, répondant au nom délicieusement irrespectueux de commandant FADA (forces aériennes et de défense aérienne). L'armée de l'Air, répondant de mauvaise grâce aux demandes insistantes de l'amirauté, a placé le GC II/8 et ses 35 Bloch 152 sous les ordres du capitaine de corvette Jozan, commandant la F1C qui partage le même terrain de Calais-Marck. La flottille n'a perçu que 25 Potez 631 sur les 26 promis, mais comme 7 d'entre eux sont très fatigués et 4 ne pourront jamais être remis en état faute de rechanges, elle n'aligne que 14 appareils le jour de l'offensive allemande.

Réveillé très tôt par le bruit de nombreux avions, le capitaine de corvette Jozan donne l'ordre de décoller à ses pilotes et à ceux du GC II/8 vers 04h20. Au moment où le premier Bloch 152 s'envole, un chapelet de bombes s'abat sur la piste. Au milieu du bombardement, les Potez 631 de Jozan, du lieutenant de vaisseau Folliot et des enseignes de vaisseau Graignic et Jacoubet parviennent à prendre l'air. Tous, ou presque, sont encore en pyjama sous leur combinaison de vol.

Graignic poursuit un Heinkel, mais sans pouvoir l'approcher car son train refuse de rentrer. Il arrive néanmoins à se mettre en position de tir en profitant d'un changement de cap du bombardier. Il vide ses chargeurs sans grand succès, son Potez n'étant armé que d'un canon de 20 et d'une mitrailleuse de 7,5.

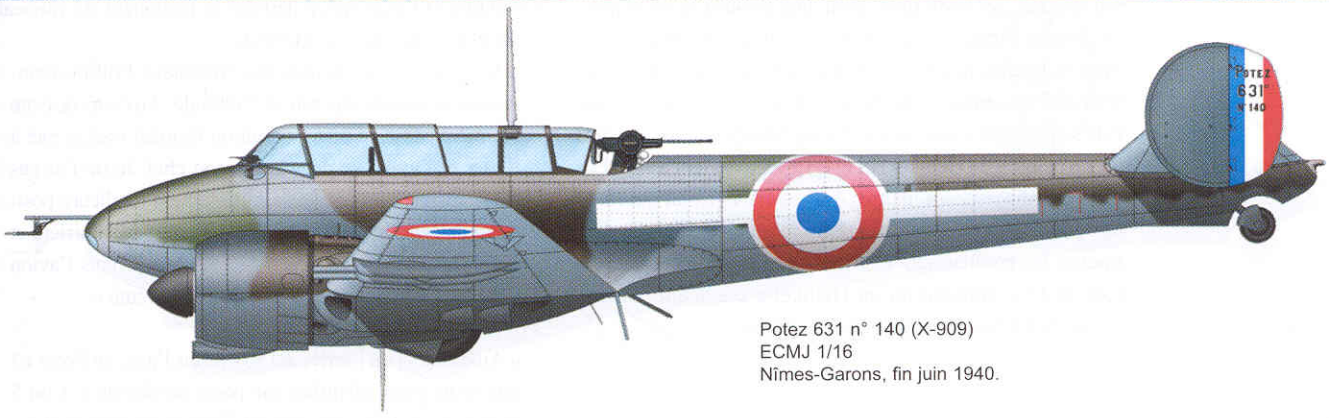
Jozan et Jacoubet interceptent deux Heinkel qui rentrent vers leur base. Jacoubet tire en bonne position à une cinquantaine de mètres, suivi peu après par son commandant. Ce dernier s'en prend ensuite à un autre bombardier isolé à la verticale de Mardyck, mais il tombe à court de munitions. Folliot, quant à lui, ne parvient pas à prendre contact avec les bombardiers ennemis qui volent aussi vite que lui.

À 10 heures, quatre Potez commandés par le lieutenant de vaisseau Ferran, commandant l'AC1, partent pour escorter des Laté 298 de la T3 pour une reconnaissance au-dessus des bouches de l'Escaut. L'enseigne de vaisseau de Scitivaux, en retard, est abandonné par son équipier à la suite d'une panne. Se retrouvant seul, il décide de pousser jusqu'à Ijmuiden. Il raconte :

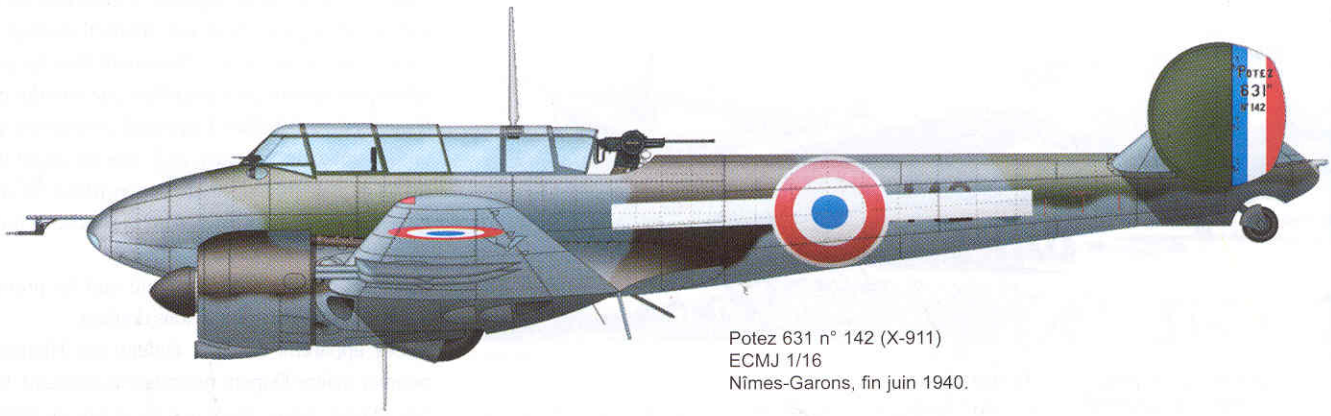
> « Je décide de remonter vers le nord et par le travers d'Ijmuiden, j'aperçois un gros trimoteur allemand du genre Arado [Ju 52 - NDA]. Je l'attaque par cinq fois et toujours dans les secteurs de l'arrière. Après chaque passe, mon mitrailleur [second maître Scouezec] tire au moment du dégagé. J'abandonne après la cinquième attaque, étant blessé au bras droit, et je vois l'appareil allemand s'enfoncer en piquant très fort, avec deux moteurs en feu et ses gouvernes se détachent en petits morceaux. Je rentre à Marck en petite vitesse, ma provision d'essence étant juste suffisante pour couvrir l'étape de retour ».

Sérieusement blessé au bras, Philippe de Scitivaux de Greische est hospitalisé à Calais. Il gagnera ensuite l'Angleterre pour s'engager dans les FNFL et deviendra l'une des premières figures emblématiques des aviateurs français libres. Le Junkers Ju 52/3m de la 3./KGrzbV 9 constitue la première victoire de la F1C. Le trimoteur, qui

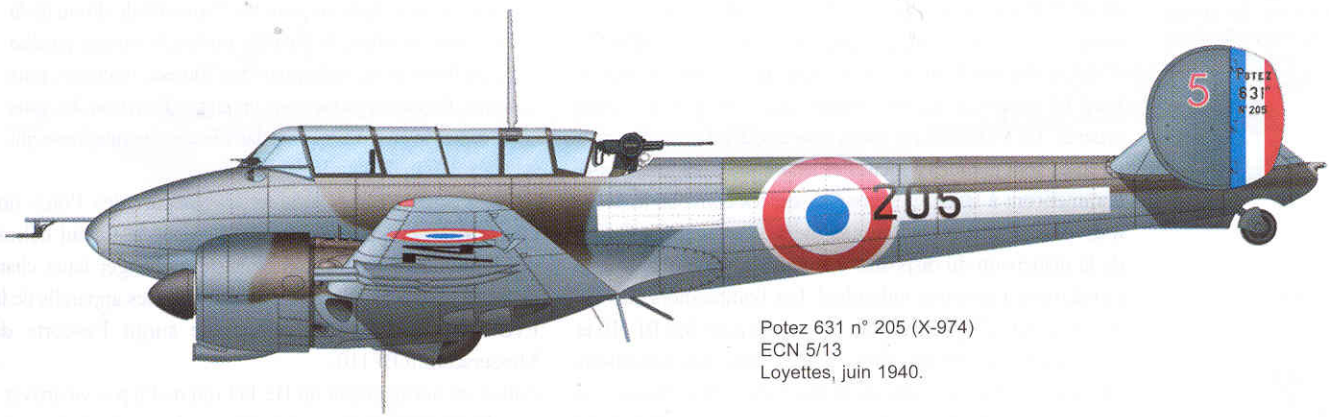
Le *Zerstörer* à la française



Potez 631 n° 140 (X-909)
ECMJ 1/16
Nîmes-Garons, fin juin 1940.

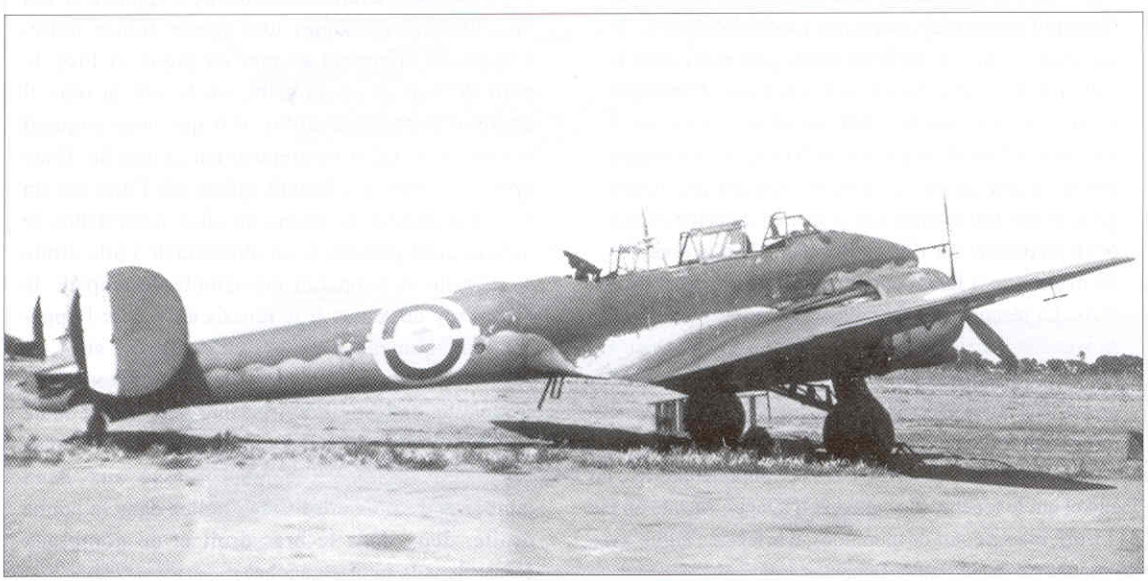


Potez 631 n° 142 (X-911)
ECMJ 1/16
Nîmes-Garons, fin juin 1940.



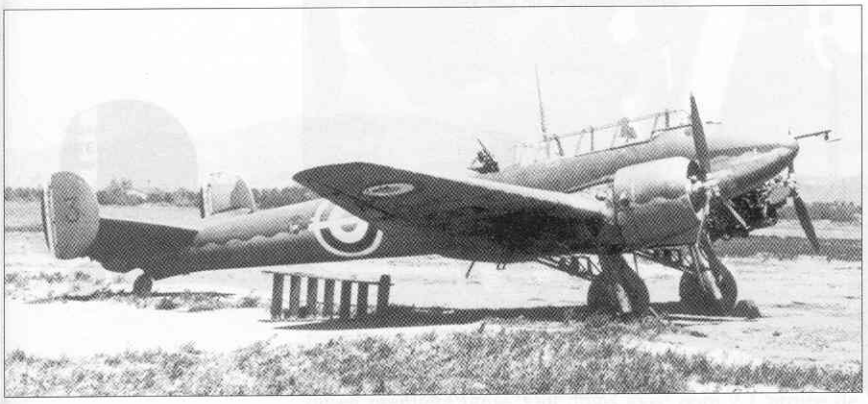
Potez 631 n° 205 (X-974)
ECN 5/13
Loyettes, juin 1940.

© P-A. Tilley - 2005



Le n° 62, replié à Hyères en juin 1940.
Une photo de cet appareil lorsqu'il appartenait au GC II/8 se trouve page 26.
(CT Air)

transportait des munitions pour une escadrille de chasse, explose au contact de la mer; il n'y a pas de survivant.
Vers 21 heures, une nouvelle patrouille conduite par Ferran revient d'une mission de protection au-dessus de l'Escaut. Elle se présente au-dessus de Calais-Marck en même temps qu'un peloton de Heinkel He 111. Le PC parvient à entrer en contact radio avec les maîtres Andres et Maulandi qui n'ont pas encore atterri. Dans la nuit noire, ceux-ci réussissent à trouver les bombardiers et à les disperser. Deux jours plus tard, la F1C apprend qu'un Heinkel a été abattu dans la soirée du 10 près du village des Hemmes.



Une autre vue du n° 62, à Hyères en juin 1940. L'Aéronautique navale a appliqué la bande de fuselage d'une manière très particulière. (CT Air)

11 mai 1940

La F1C réalise 18 sorties dans la journée. Au cours de la dernière mission, à 17h30, six Potez conduits par Jozan se dirigent vers Flessingue pour relever une patrouille commandée par Ferran qui protège les convois français. Vers 19 heures, plusieurs groupes d'avions inconnus sont repérés. La visibilité est mauvaise et quelques précieuses minutes sont perdues à identifier les intrus. Lorsque ceux-ci commencent à lancer des bombes sur les convois, le doute n'est plus permis et les Potez se ruent à l'attaque. En raison de la dispersion du dispositif ennemi, l'engagement tourne rapidement au combat individuel. Les bombardiers, des He 111 de la KG 27, prennent les Potez 631 pour des Bf 110 et réagissent avec retard. Ainsi placés dans des conditions idéales, les marins-aviateurs abattent deux bombardiers et en revendiquent deux autres probables et trois fortement endommagés. Jozan attaque le premier :

« Je tombe sur un groupe de 2 Heinkel et j'attaque par l'arrière l'appareil de queue qui, touché, se détache de son chef. Avant ma seconde passe, j'aperçois dans le collimateur le troisième appareil, à la traîne, d'une autre section; je suis dans le soleil, invisible, et je le tire à hauteur par l'avant de son travers babord. Certainement touché et gravement, un moteur crachant une fumée grise, il vire brusquement et se met en descente cap au NNE en passant sur l'île de Beveland. Je n'ai donc pas de manœuvre à faire pour le tirer par l'arrière et dans l'axe. La réaction des mitrailleurs arrière est très forte. Je vois son deuxième moteur, le droit, qui commence à fumer et cette poursuite à très grande vitesse m'éloignant trop du convoi, j'abandonne en dégageant en virage à droite ».

En manœuvrant, Jozan s'offre au tir du mitrailleur arrière du Heinkel qui le touche, sans gravité. Il attaque ensuite un He 111 isolé, mais à court de munitions, il le laisse s'enfuir avec un moteur en feu et l'autre fumant.

Le maître Billottet fonce derrière le lieutenant de vaisseau Folliot qui « poivre » un Heinkel :

« Je vois l'avion attaqué par Monsieur Folliot abandonner sa section et perdre de l'altitude. Au cours de cette première passe, le moteur droit du Heinkel visé se met à fumer et l'avion se détache de son chef. Je ne l'ai pas suivi, d'autres groupes ennemis étant en meilleure position pour être attaqués par moi. J'attaque par l'arrière et en piqué un autre groupe de Heinkel et je vois l'avion visé partir en piqué jusqu'à l'eau qu'il percute ».

Folliot suit sa victime :

« Au moment où j'arrive à 150 m dans l'axe, un Potez 63 que je ne peux identifier me passe au-dessus à 4 ou 5 mètres et tire le même appareil. Je reste derrière en attendant qu'il dégage. Sitôt cet appareil dégagé, je mets pleins gaz et remonte l'Allemand. Dès les premières salves, son moteur droit prend feu et je vois des morceaux d'appareil se détacher. L'appareil abandonne le vol de groupe et se met à piquer. Je le suis en vidant mes chargeurs de mitrailleuse et de canon [noter le singulier - NDA]. L'appareil disparaît dans la couche de nuages vers 1 000 m. Je le perds à ce moment ».

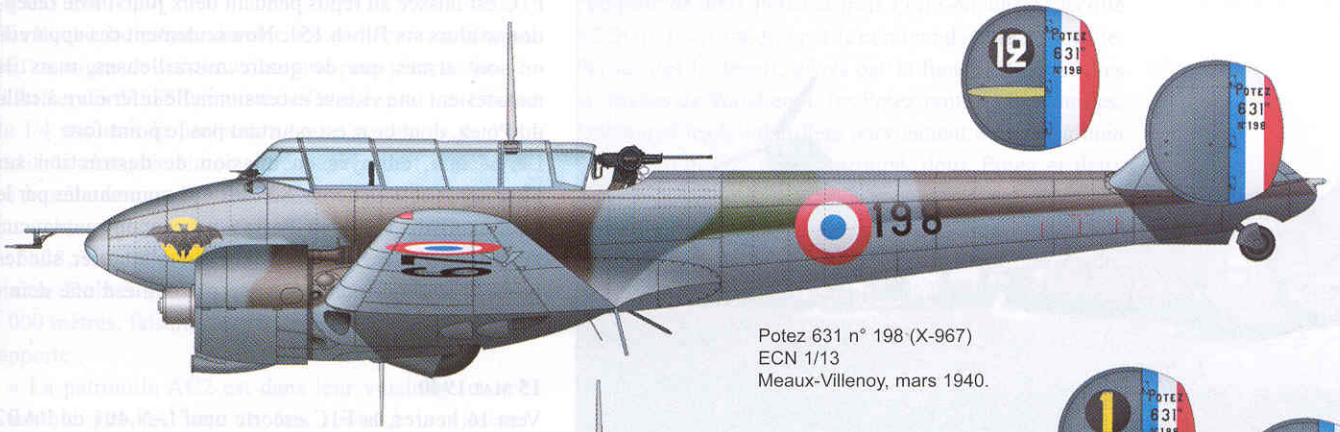
L'enseigne de vaisseau Graignic suit le premier maître Dupont qui plonge sur les avions douteux :

« Les appareils douteux étaient des Heinkel que le premier maître Dupont reconnaît un peu tard. Il manque son attaque; mieux placé que lui, je fais un retournement et me retrouve dans la queue de l'appareil de droite de la formation ennemie. Je tire trois rafales, le moteur gauche du Heinkel laisse échapper des fumées blanches puis noires; l'appareil pique sous un angle d'environ 45° puis passe sur le dos et disparaît dans le couche nuaguese qui était à 800 m d'altitude environ ».

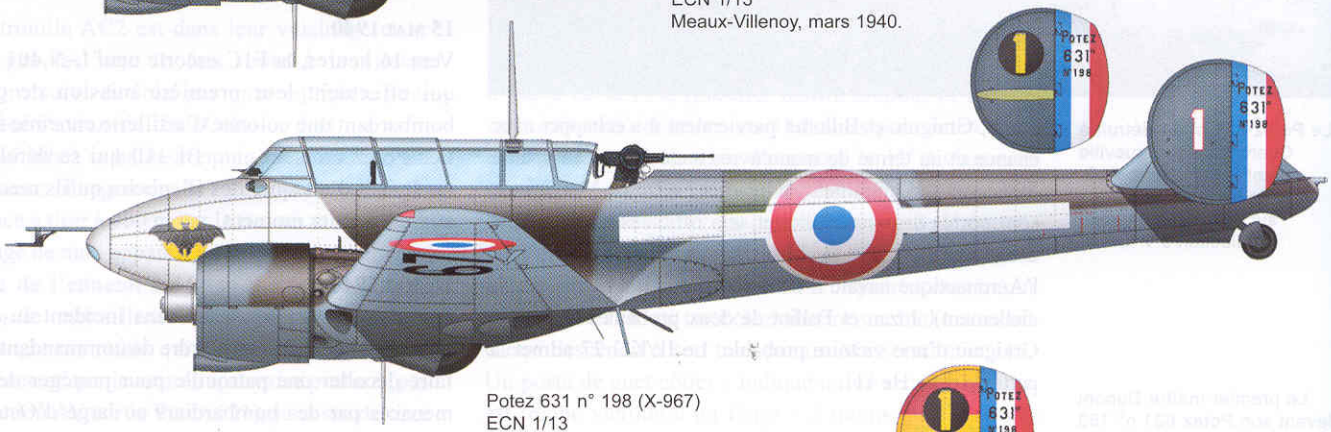
Après ces premières attaques, la plupart des Potez ont épuisé leurs munitions. Alors commence le travail délicat des mitrailleurs arrière, qui consiste à changer leurs chargeurs en plein vol. C'est à ce moment, où les appareils de la F1C sont le plus vulnérable, que surgit l'escorte de Messerschmitt Bf 110.

Folliot est accaparé par un He 111 qui ne l'a pas vu arriver :

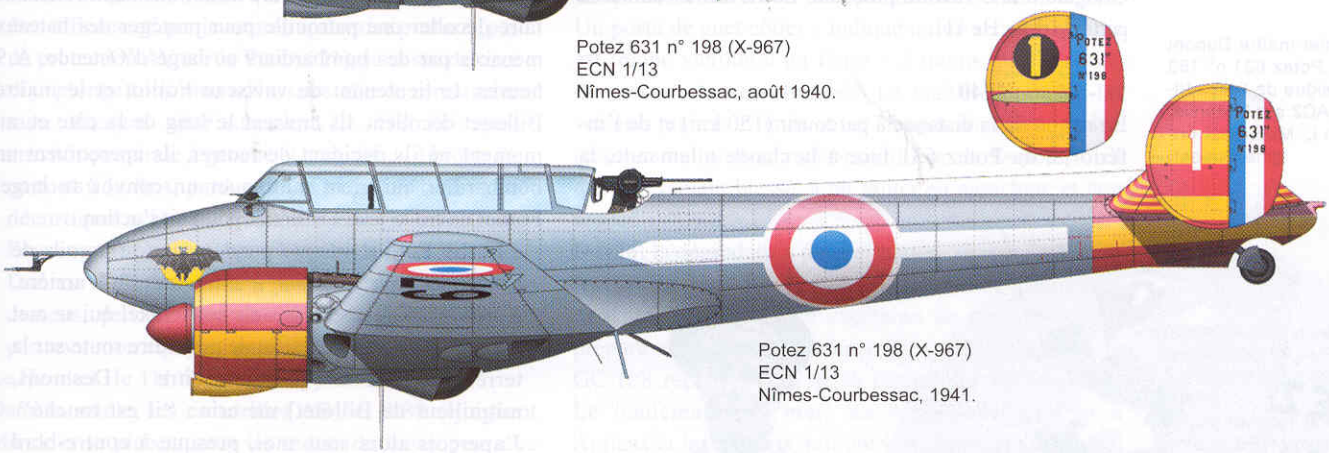
« Je préviens Frey [maître radio volant Frey] d'être prêt à tirer dès que nous l'aurons dépassé. Frey vide son chargeur et touche l'appareil à son moteur droit d'où part une grosse fumée noire. L'appareil allemand se met en piqué et Frey le perd de vue. À ce moment, en levant la tête, il aperçoit 6 Messerschmitt 110 qui nous piquent dessus par l'AR et légèrement par la gauche. Il me prévient; mais à l'instant même où j'amorce un virage à gauche, je reçois un choc formidable; le moteur droit prend feu, un morceau de l'aile droite se détache et l'appareil me semble désemparé. Je dis à Frey de sauter et je réussis à évacuer l'appareil une quinzaine de secondes après; sitôt en parachute, j'aperçois légèrement plus haut un autre parachute, celui de Frey qui en réalité avait sauté une seconde après moi. Je n'étais pas blessé, mais Frey était assez grièvement blessé aux deux jambes et au bras droit (deux balles dans la jambe droite, deux dans le bras droit et de nombreux éclats dans la jambe gauche) ».



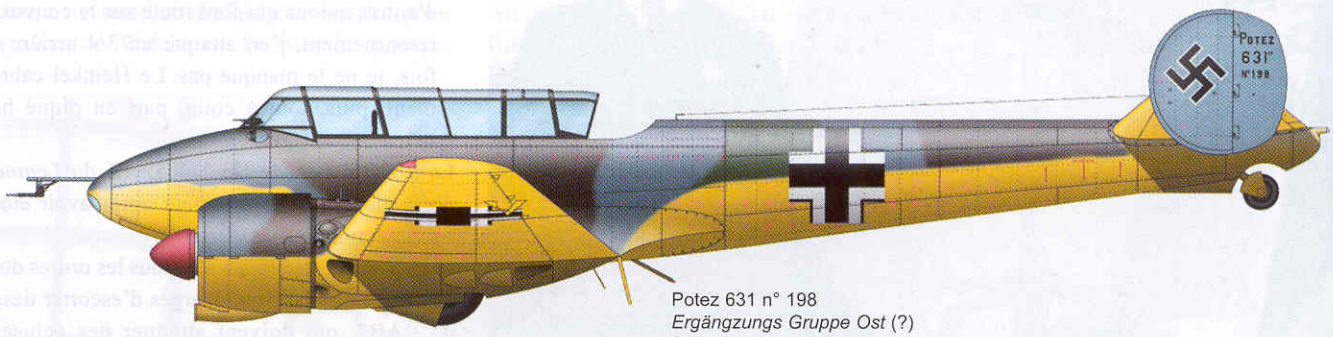
Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13
Meaux-Villenoy, mars 1940.



Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13
Nîmes-Courbessac, août 1940.



Potez 631 n° 198 (X-967)
ECN 1/13
Nîmes-Courbessac, 1941.



Potez 631 n° 198
Ergängzungs Gruppe Ost (?)
Saint-Jean-d'Angély, 1943.

Ce schéma est donné à titre indicatif car non fondé sur des documents photographiques.

Potez 631 n° 198
CEV
Istres, 1950.

© P-A. Tilley - 2005

Le Potez 631 n° 31 détruit à Cherbourg-Querqueville avant le repli de la F1C. On note les deux cocardes sur l'extrados gauche. (Collection J.V. Crow)

Jozan, Graignic et Billottet parviennent à s'échapper avec chance et au terme de manœuvres audacieuses. Le maître Samery et son mitrailleur, le quartier maître Le Maresquier, sont portés disparus. Billottet sera officieusement crédité d'un He 111 sûr (à l'inverse de l'armée de l'Air, l'Aéronautique navale n'homologue pas les victoires officiellement), Jozan et Folliot de deux probables chacun et Graignic d'une victoire probable. Le II./KG 27 admet la perte de deux He 111.

Le premier maître Dupont devant son Potez 631 n° 169 portant l'insigne de l'escadrille AC2 sur la dérive. (Collection L. Morareau, origine Dupont)

12 - 14 mai 1940

En raison de la distance à parcourir (150 km) et de l'infériorité du Potez 631 face à la chasse allemande, la F1C est laissée au repos pendant deux jours. Elle réceptionne alors six Bloch 151. Non seulement ces appareils ne sont armés que de quatre mitrailleuses, mais ils manifestent une vitesse ascensionnelle inférieure à celle du Potez, dont ce n'est pourtant pas le point fort.

Le 14 mai, envoyés en mission de destruction sur Flessingue et Walcheren, 8 Potez 631 commandés par le lieutenant de vaisseau Ferran ne rencontrent aucun avion ennemi et, ne souhaitant pas s'attarder sur les lieux, font demi-tour après une patrouille d'une demi-heure.

15 mai 1940

Vers 16 heures, la F1C escorte neuf L-N.401 de l'AB2 qui effectuent leur première mission de guerre en bombardant une colonne d'artillerie ennemie à Yerseke. Les Potez croisent cinq Bf 110 qui se dérobent, puis manquent d'attaquer des Blenheim qu'ils reconnaissent au tout dernier moment.

16 mai 1940

Après une première sortie sans incident au-dessus de Nieuport, la F1C reçoit l'ordre du commandant FADA de faire décoller une patrouille pour protéger des bateaux menacés par des bombardiers au large d'Ostende. À 9 heures, le lieutenant de vaisseau Folliot et le maître Billottet décollent. Ils croisent le long de la côte et, au moment où ils décident de rentrer, ils aperçoivent un bombardier qui vient d'attaquer un convoi au large. Folliot ouvre le feu et Billottet poursuit l'action :

> « Le LV Folliot attaque pendant que je prends de l'altitude pour attaquer à mon tour 3/4 arrière. Après le dégagement, je vois ce Heinkel qui se met à fumer et perdre de l'altitude puis faire route sur la terre. Desmons [quartier-maître Desmons, mitrailleur de Billotet] me crie : "il est touché". J'aperçois alors sous moi, presque à contre-bord d'autres avions qui font route sur le convoi. Sur un retournement, j'en attaque un 3/4 arrière et cette fois, je ne le manque pas. Le Heinkel cabre lentement, puis, tout à coup, part en piqué brutal et percute dans l'eau ».

Le I./KG 4 perd le He 111 5J+IK du *Leutnant* Zeiss, porté disparu dans le secteur après avoir été vu poursuivi par quatre chasseurs.

À 16 heures, neuf Potez 631 sous les ordres du capitaine de corvette Jozan sont chargés d'escorter des L-N. 401 de l'AB2, qui doivent attaquer des écluses dans la région de Hansweerd, et des Vought 156F de l'AB1, qui, ont reçu la mission de bombarder le pont du chemin de fer dans la région de Kapelle. Les Vought sont en retard au rendez-vous fixé au-dessus du terrain de Mardyck et Jozan ne peut les attendre plus de cinq minutes sans risquer de manquer lui-même les Curtiss H-75A du GC I/4 qui doivent lui servir de protection haute au-dessus de Walcheren.

Le bombardement se déroule sans incident et sans mauvaise rencontre. Au retour, la patrouille du lieutenant de vaisseau Ferran croise les V.156F de l'AB1 et fait demi-tour pour les escorter. Les forces se regroupent sur Zeebruge et rentrent sans encombre.

17 MAI 1940

Dès l'aube, huit Potez décollent sous le commandement de l'enseigne de vaisseau Graignic pour prendre huit L-N.401 et dix V.156F au nord de Dunkerque. Les Curtiss du I/4 assurent la protection haute au-dessus de l'objectif, la chaussée située entre Beveland et Walcheren. Le bombardement s'effectue entre 5h10 et 5h20 sans encombre.

À 5h25, l'enseigne de vaisseau Prévost et le second maître Domas (AC2) aperçoivent trois He 111 vers 3 000 mètres, faisant route à l'ouest. Le chef de section rapporte :

« La patrouille AC2 est dans leur voisinage et ne semble pas les voir. Je fais route à la vitesse maximum, suivi de loin par mon équipier, pour intercepter l'avion de tête. Celui-ci doit me voir, puisque je suis à sa hauteur et par 3/4 avant; il n'esquisse aucun changement de route (route ouest). Je commence à tirer à 400 m par le travers et maintiens le pointage de mon appareil jusqu'à me trouver dans la queue de l'ennemi à 150 m derrière lui. À ce moment, le mitrailleur AR supérieur me tire. Estimant que ma rafale qui a duré 5 secondes a dû être efficace et que je suis en mauvaise posture (pas de protection AV sur le Potez 631), je cesse de tirer et je plonge sous mon adversaire afin de renouveler mon attaque ultérieurement. Le Heinkel part aussitôt en spirale à gauche et commence à brûler de partout à la fois, perd un plan vers 1 500 m et se décortique avant d'arriver à l'eau (5 km SO de Flessingue). Au retour, j'apprends que le SM Domas s'est trouvé en position de tir par en dessous, derrière moi, ce qui explique que je n'ai pas revu mon équipier pendant l'engagement ».

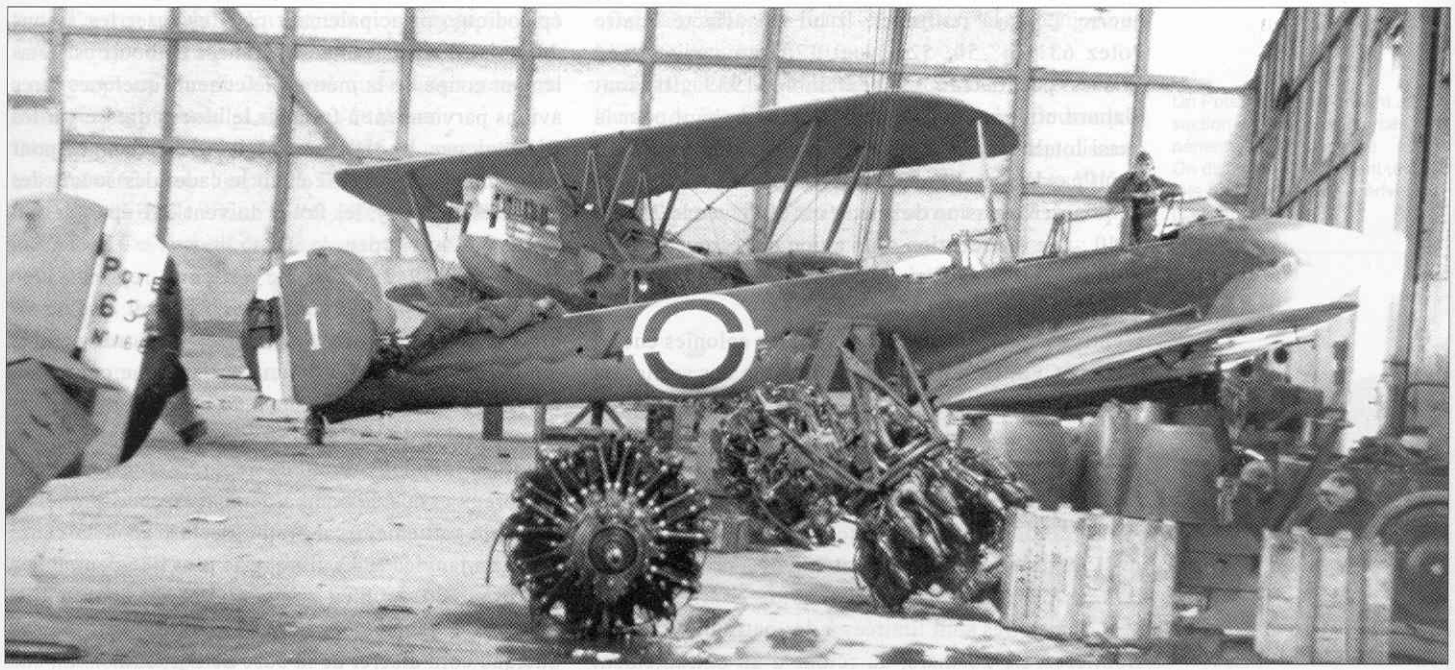
Le Heinkel He 111 appartient au *Stab*/KG 4.

Dans la soirée, les escadrilles AB1 et AB2 rejoignent Marck et se placent sous les ordres de Jozan pour une sortie nocturne sur une batterie qui canonne les positions françaises de Walcheren. Le premier groupe, composé de deux Potez et trois Loire-Nieuport, décolle à 22h30. Il est conduit par le commandant de la flottille. Perdus dès le départ, gênés par la fumée des incendies au-dessus de Walcheren, les Potez rentrent bredouilles, tandis que les bombardiers parviennent à mener à bien leur mission. Le second groupe, deux Potez et deux Vought, contourne Walcheren par le nord et trouve l'objectif sans difficulté. Le troisième groupe ne décolle pas, le lieutenant de vaisseau Ferran ayant reçu l'ordre du commandant FADA de suspendre l'opération car les troupes françaises ont évacué Flessingue.

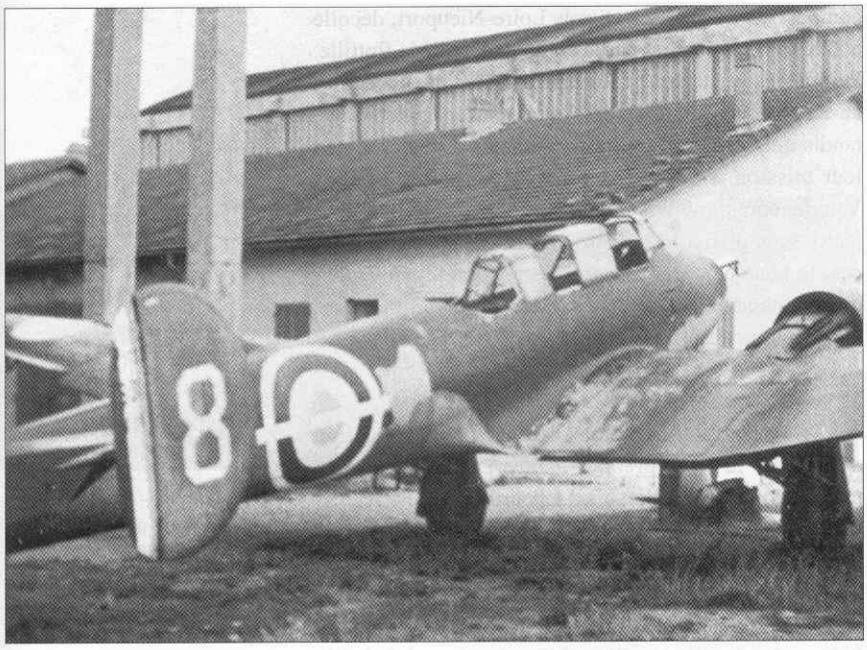
18 MAI - 18 JUIN 1940

Après une sortie matinale sans encombre, la section d'alerte de la F1C (premier maître Dupont et second maître Domas) décolle vers 14 heures pour intercepter des bombardiers en train d'attaquer la 11e division de torpilleurs au large d'Ostende. Le GC II/8, qui doit accompagner les Potez, se présente en retard au rendez-vous et les manque. Aucun des deux Potez ne reviendra. Le commandant du torpilleur *L'Incomprise* a été témoin du combat. Il a vu un Potez abattre un Junkers avant d'être descendu à son tour par un Messerschmitt 110. Un poste de guet côtier a indiqué qu'un second Junkers est tombé victime d'un Potez – à moins qu'il s'agisse du second chasseur français. Le maître Dupont et les seconds maîtres Domas et Le Thomas sont tués; seul le quartier maître Bot, radio-mitrailleur de Dupont, bien que grièvement blessé, a pu sauter en parachute et être recueilli en mer.

Devant la dégradation de la situation, le soir du 19 mai les services de l'Air de Lille, d'Arras et de Calais sont évacués. Tandis que le capitaine de corvette Jozan prépare activement la défense de la base de Marck, le GC II/8 reçoit l'ordre de se replier sur Villacoublay. Le lendemain, 20 mai, les Allemands arrivent à Amiens et les Anglais quittent Boulogne en toute hâte. Au soir du 20, la F1C dispose de 8 Potez 631 et 4 Bloch 151 en état de vol.



Une autre vue, sous un autre angle, du n° 47 de Ferran. Sur la gauche, la dérive du n° 166.
Au premier plan, quelques moteurs GR 14 montrant comment le moteur se fixait sur le bâti.
(Bundesarchiv-Coblence)



Un 631 non identifié, mais appartenant à la F1C comme le prouve la courte bande blanche traversant la cocarde, signe distinctif des appareils de l'Aéronautique navale jusqu'en août 1940. (Collection J. Mutin)

Dans la soirée du 21 mai, la F1C replie sur Cherbourg-Querqueville 12 Potez 631 et 4 Bloch 151. Jozan profite du répit pour faire installer une plaque de blindage devant le pilote sur les Potez. Pendant la durée des travaux, elle n'aligne que six Potez et trois Bloch en permanence.

À l'aube du 24 mai , Jozan effectue une reconnaissance sur Berck, Boulogne et Calais, mais ne décèle aucune activité de l'ennemi. Le 9 juin, le terrain de Querqueville lui paraissant désormais trop exposé, Jozan fait déménager ses chasseurs sur Maupertus. Le soir du 9, Jozan part avec quelques pilotes de l'AC1 pour récupérer cinq D.520 demeurés à Toulouse. L'instruction des pilotes aura lieu à Rochefort où douze autres D.520 sont livrés entre le 13 et le 15. Pendant ce temps, le commandement de la flottille est confié au lieutenant de vaisseau de Lévis-Mirepoix, qui, alors, ne dispose plus que de deux Potez 631 et quatre Bloch 151 *à peu près* en bon état.

19 - 25 JUIN 1940

Cherbourg est évacué et le théâtre d'opérations Nord disparaît.

La F1C est d'abord repliée sur Montpellier, puis sur Marignane. En raison du mauvais temps, un certain nombre d'avions s'égarent ou capotent. À peine arrivés à Marignane le 21 juin, 13 D.520, 10 (?) Potez 631, 4 (?) Bloch 151 et même 10 LeO 451 récupérés à l'usine de Nantes sont dirigés vers Hyères-Le Palyvestre.

C'est sur ce terrain que la F1C est surprise par l'armistice. Sur les 28 Potez 631 qu'elle a perçus (dont l'ex-chinois 4C, livré à Querqueville le 28 mai), 5 ont été perdus à l'ennemi et au moins 10 par accident ou abandonnés.

Après l'armistice, la flottille est maintenue en activité, mais elle est entièrement transformée sur Dewoitine 520.

LES POTEZ DE DJIBOUTI

La formation aérienne de la Côte française des Somalis (CFS), basée à Djibouti, est équipée de Potez 25TOE et Potez 29 au moment de la déclaration de guerre. Pour la renforcer, il lui est affecté quatre Potez 631 (n° 50, 52, 53 et 120) qui arrivent en caisses par bateau en septembre 1939. Ils sont d'abord utilisés pour l'entraînement (il s'agit pour la quasi totalité des pilotes d'un avion moderne dont il n'ont pas l'habitude).

La première mission de guerre est effectuée le 28 mai 1940 : une interception d'un avion de reconnaissance italien venu d'Abyssinie par le lieutenant Loew à bord du n° 50.

L'entrée en guerre de l'Italie, dont les colonies encerclent la CFS, entraîne la multiplication des sorties de reconnaissance des Potez 631, sans incident notable, toutefois.

La CFS ayant choisi de demeurer fidèle au gouvernement du maréchal Pétain, les vols reprennent en juillet 1940, mais ils se limitent à des essais. En mars 1941, après que les forces britanniques ont chassé les Italiens d'Érythrée, les missions de guerre reprennent, mais elles sont limitées à des patrouilles sur les frontières. Le 28 mars, au retour d'un entraînement au tir, le lieutenant Loew accidente le n° 52 qui ne sera pas réparé.

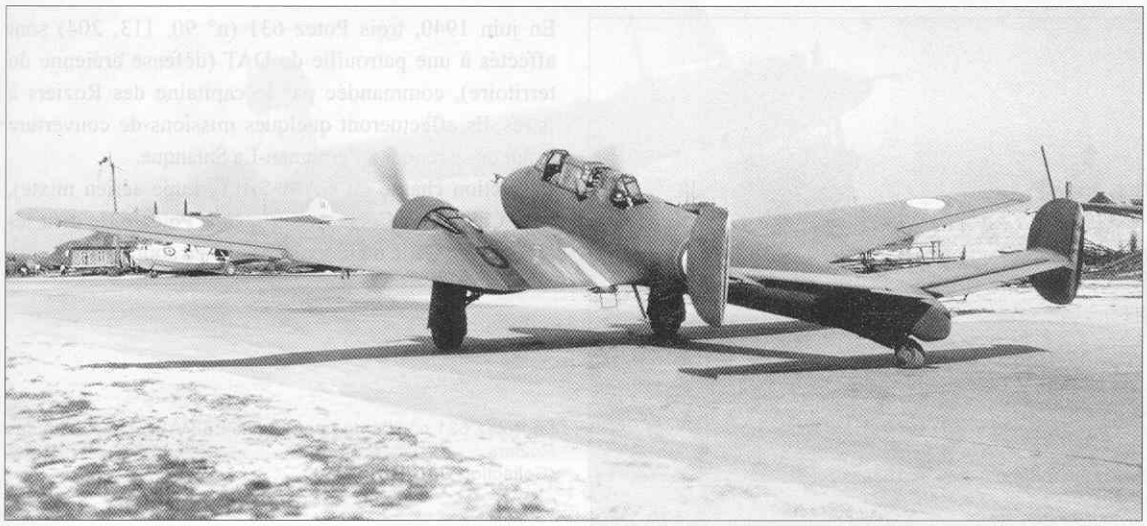
Dès lors, les Potez ne vont plus voler que de manière épisodique, principalement pour escorter les avions de ravitaillement venus de France. Djibouti est totalement coupé de la métropole et seuls quelques rares avions parviennent à franchir le blocus dressé par les Britanniques. Le transport aérien de rechanges pour les avions de la colonie étant le cadet des soucis des autorités de Vichy, les Potez doivent être épargnés et, de ce fait, volent peu.

En janvier 1942, l'activité aérienne reprend avec comme mission la surveillance du détroit de Bab el-Mandeb en protection des boutres et autres navires qui tentent de forcer le blocus britannique pour ravitailler Djibouti.

En septembre 1942, le n° 50 reçoit des râteliers pour l'emport de deux bombes légères. Il effectue de nombreux essais de bombardement en semi-piqué.

Après le ralliement cahotique de la CFS à la cause alliée en janvier 1943, il ne reste plus que deux Potez (n° 50 et 120) en bien piteux état et nul doute qu'ils ont fini leurs jours attaqués par la rouille dans quelque coin discret de la base de Djibouti.

LE 3/33 *PÉRIGORD* ET LES POCHES DE L'ATLANTIQUE



Départ d'un équipage du 3/33 *Périgord* pour une mission de reconnaissance au-dessus des poches de l'Atlantique, fin mars 1945.
Contrairement à une légende largement répandue, ces avions n'étaient pas peints en noir mais en vert foncé.
(Photos E. Muller)

La photo du bas est particulièrement intéressante en ce qu'elle montre les deux canons MG 151 montés sur les Potez du 3/33.
(Archives Aéro-Journal)

Le 13 novembre 1944, le GR 3/33 *Périgord* est créé officiellement avec date d'effet au 1er décembre. Ce groupe de reconnaissance, qui n'est en fait qu'une unité d'observation, est rattaché au groupement *Patrie* (cf Aéro-Journal n° 6), aux ordres des forces françaises de l'Atlantique. Son commandement est confié au capitaine Girardot-Gillet, assisté par les capitaines Mathelin et O'Byrne. L'unité dispose de 15 officiers pilotes et 10 sous-officiers.

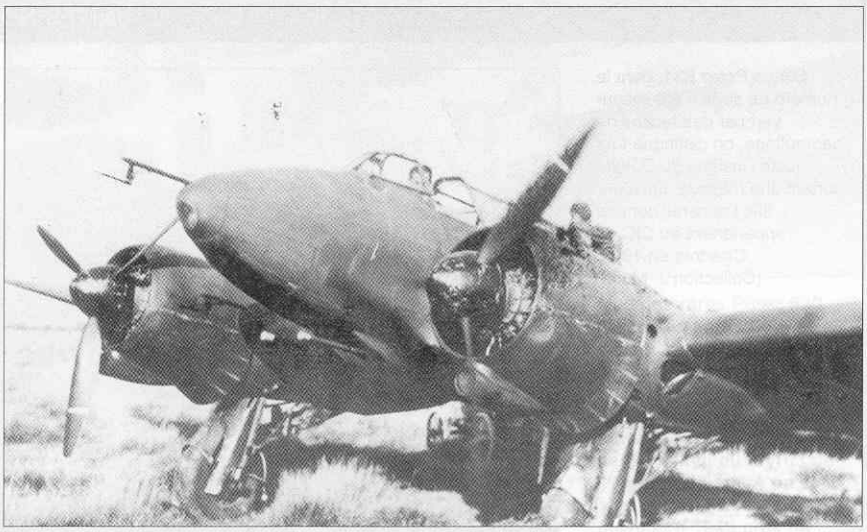
À cette époque, les armées françaises sont confrontées à quelque 100 000 soldats allemands regroupés dans plusieurs poches le long du littoral atlantique, qui leur permettent de contrôler les ports de Bordeaux et de Royan. Alors que le centre névralgique de la guerre se situe dans le Nord-Est, les forces françaises de l'Atlantique doivent se débrouiller avec ce qu'elles ont sous la main; une situation que les Français, spécialistes en matière de système-D, maîtrisent à merveille.

Le 3/33, stationné à Cognac, est équipé en matériel de « récup », composé de trois MS.500, un Mauboussin 129, un NC.701, un Goéland et un Nord 1000, dans l'attente d'autres appareils. En fait, ces avions appartiennent à l'état-major des forces aériennes de l'Atlantique qui les a regroupés au sein du 3/33 pour que celui-ci assure de manière plus pratique les missions de liaison.

Dans le courant du mois de mars 1945, le groupe touche trois Potez 631 dans l'espoir de transformer l'unité sur ce matériel (n° 185 le 10, n° 134 le 24 et n° 122 à une date inconnue). Ces apareils ont été récupérés à la Luftwaffe à Toulouse.

Cependant, faute de rechanges, ces appareils volent peu (31 heures cumulées jusqu'au 30 avril) et servent davantage à promener les personnalités qu'aux missions de guerre. À noter que l'un d'eux a été transformé en avion de reco-photo. Avec l'arrivée de ces renforts, le niveau de l'activité du groupe remonte pour atteindre 424 heures en mars (soit quatre fois plus qu'en janvier).

Les opérations cessent le 1er mai, après la reprise de l'île d'Oléron. Le 3/33 aura déployé une intense activité, puisqu'il a enregistré 942 heures de vol, dont 685 de vol de guerre, pour le mois d'avril, portant son total général à 680 missions de guerre.

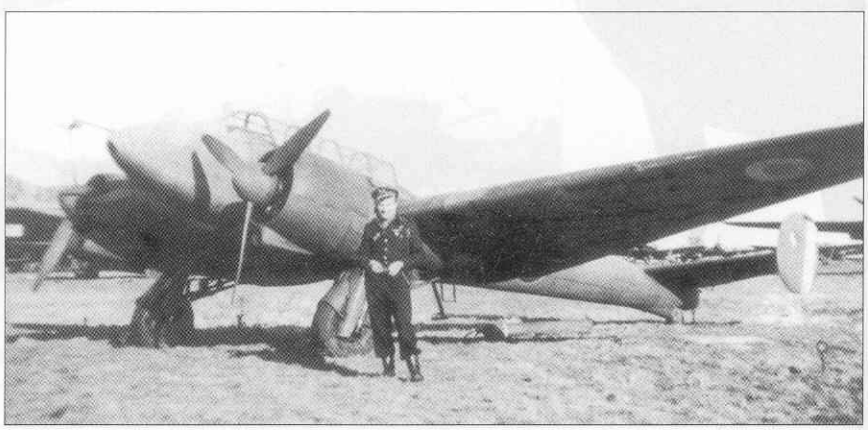


Il récupère le Potez 631 n° 188 le 15 mai, portant sa dotation à quatre appareils de ce type.

Les plans de transformation du 3/33 seront abandonnés après la cessation des hostilités. Il avait été prévu, en effet, la création de deux escadrilles, l'une équipée en MS.500, l'autre en A-20, puis en A-24.

Après la guerre, il est décidé d'abandonner l'observation à l'armée de Terre. Le maintien du 3/33 ne se justifie donc pas. Curieusement, le groupe n'est pas officiellement dissous, mais « mis en sommeil » en date du 30 septembre 1945. Il n'a pas depuis trouvé de Prince charmant pour le réveiller...

Un Potez 631 appartenant à la section de liaison des forces aériennes de l'Atlantique. On distingue difficilement une tête de Gaulois sur la dérive.
(Collection J. Mutin)



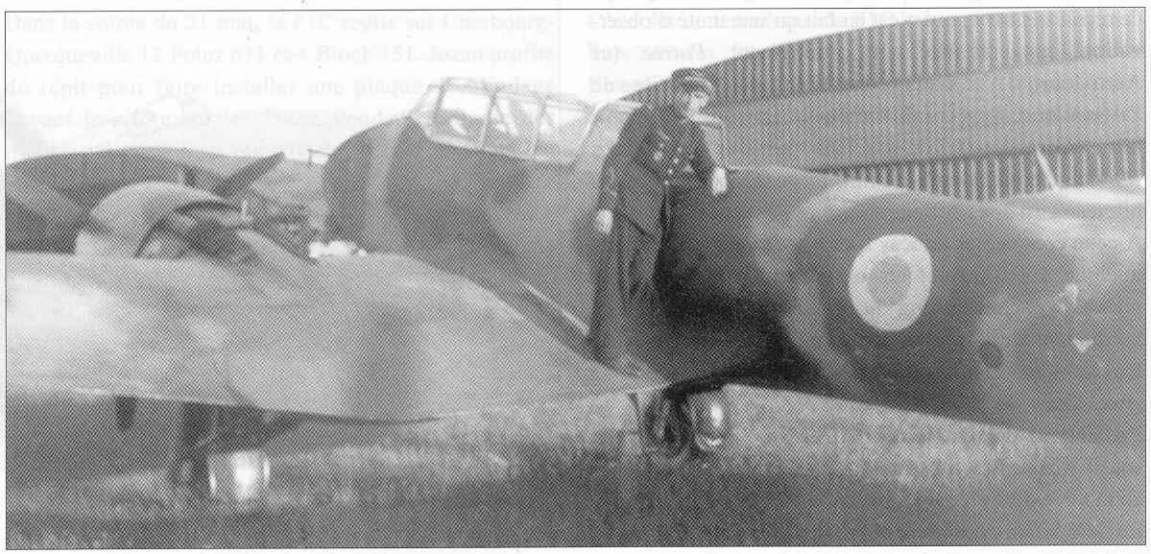
AUTRES UNITÉS MARGINALES

Le Potez 631 n° 204 de la patrouille de DAT du capitaine des Roziers.
(Collection CAC/P. Ropolo)

En juin 1940, trois Potez 631 (n° 90, 113, 204) sont affectés à une patrouille de DAT (défense aréienne du territoire), commandée par le capitaine des Roziers à Istres. Ils effectueront quelques missions de couverture avant de se replier à Perpignan-La Salanque.
La section chasse du GAM 550 (groupe aérien mixte), basé Calvi à en Corse, reçoit quatre Potez 631, dont les n° 36 et 58. Cette unité sera dissoute en août 1940.

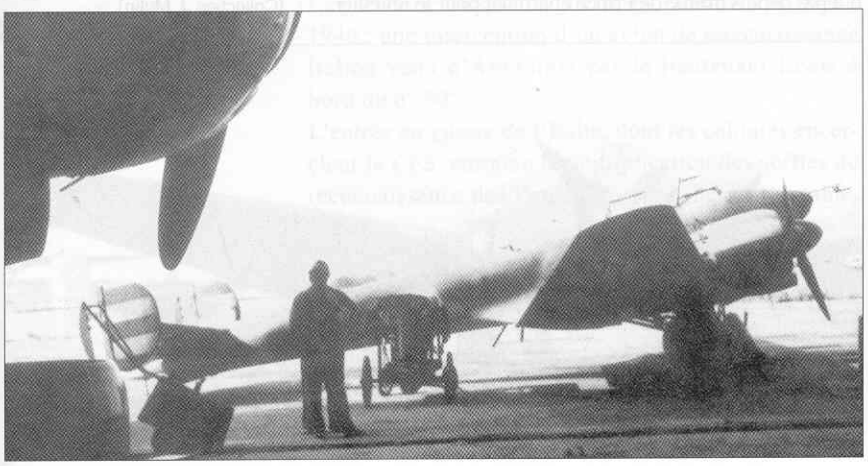
UNITÉS NON COMBATTANTES

Sur ce Potez 631, dont le numéro de série a été recouvert par des taches de camouflage, on distingue tout juste l'insigne de Donald portant une massue, qui identifie l'appareil comme appartenant au CIC de Chartres en 1940.
(Collection J. Mutin)

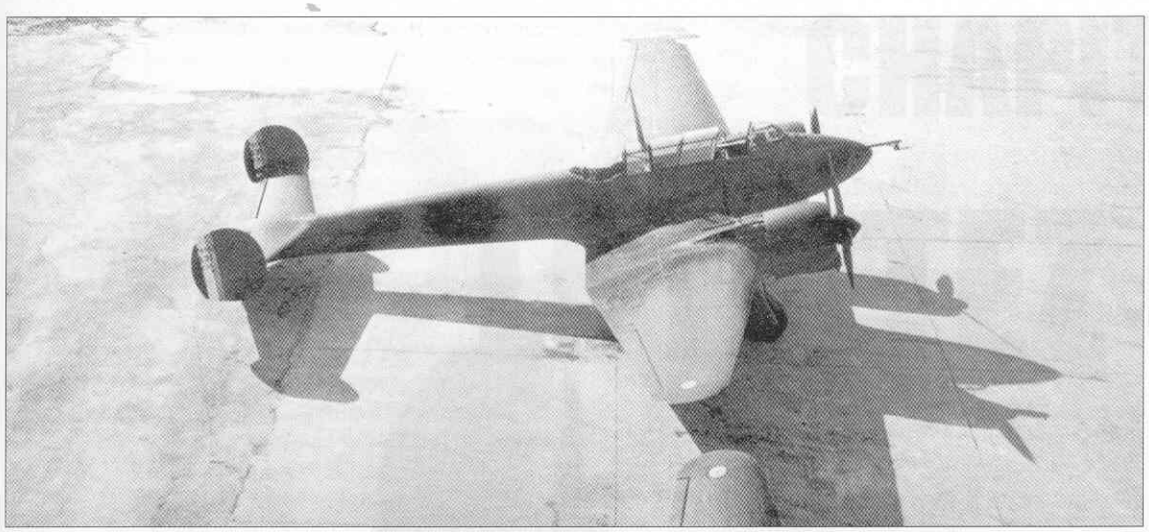


Comme tous les autres avions modernes, le Potez 631 a été affecté aux écoles à double titre : comme avion d'arme dans les CIC (centres d'instruction à la chasse) et pour l'instruction sur multimoteurs dans sa version double commande (incluant aussi des Potez 630). Au 9 mai 1940, les écoles comptent dans leurs effectifs 30 Potez 630 et 28 Potez 631.
Le CIC de Chartes en aligne 6 au 31 mars 1940 (parmi lesquels le Potez 631INST n° 04), celui de Montpellier-Fréjorgues deux au 25 janvier et le CIR (centre d'instruction au renseignement) de Tours dispose de 8 Potez 630DC au 23 mai.

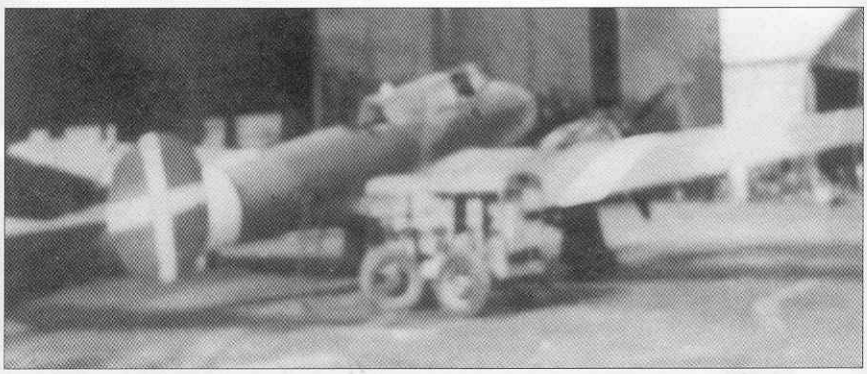
L'un des huit Potez 631 destockés d'Istres en septembre 1941 pour être transformés en double comande et afectés soit à l'école de l'Air soit au CI de Toulouse-Francazal.
(CT Air)



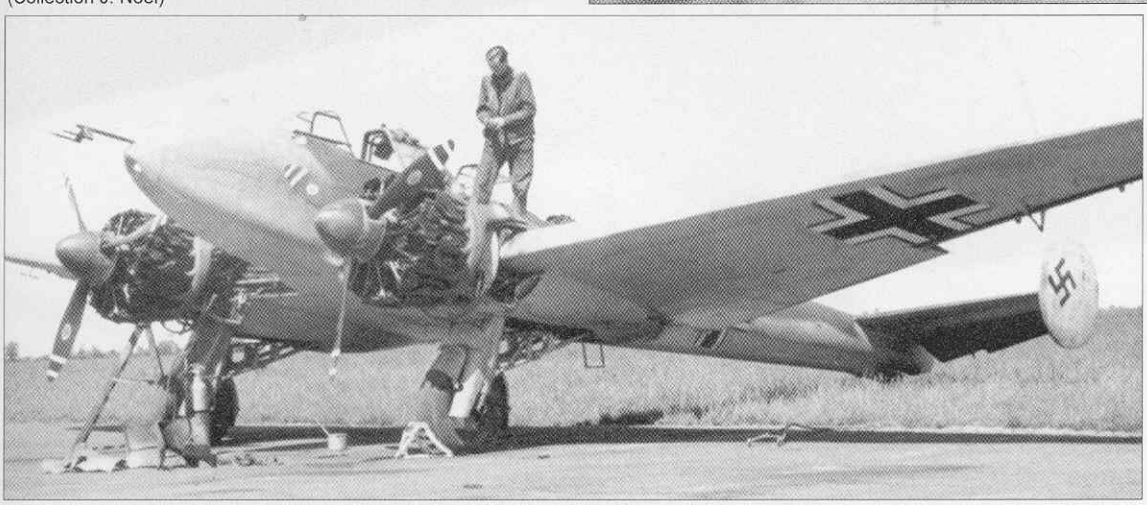
Début juin 1940, o trouve des Potez 630/631 à l'école principale d'Istres (n° 24, 29, 44, 51, 54, 59, 65, 68, 18, 122, 149, 150), au CI de Toulouse (n° 1 et 9) au centre de transformation des avions nouveaux à Romilly (trois 630DC, n° 47, 66 et 73, et le 631INST n° 10) aux groupes de transformation GT 522 à Romilly et GT 523 à Saint-Étienne-de-Saint-Geoirs (5 double commande, dont les 630 n° 66 et 73), à l'école des moniteurs de Salon (un 630, n° 27, et deux Potez 631DC, n° 54 et 70, spécialement modifiés pour l'acrobatie – comment et surtout pourquoi ?).
Au 15 septembre 1941, le secrétariat d'État à l'Air fait déstocker huit Potez 631 à Istres qui seront affectés, après modification en double commande et un vol de contre-réception qui n'aura lieu que le... 18 juillet 1942, à l'école de l'Air de Salon (n° 179, 181 et 185) et au CI de Toulouse (n° 166, 173, 183, 188 et 207). La plupart de ces derniers seront récupérés par les Allemands en décembre 1942.



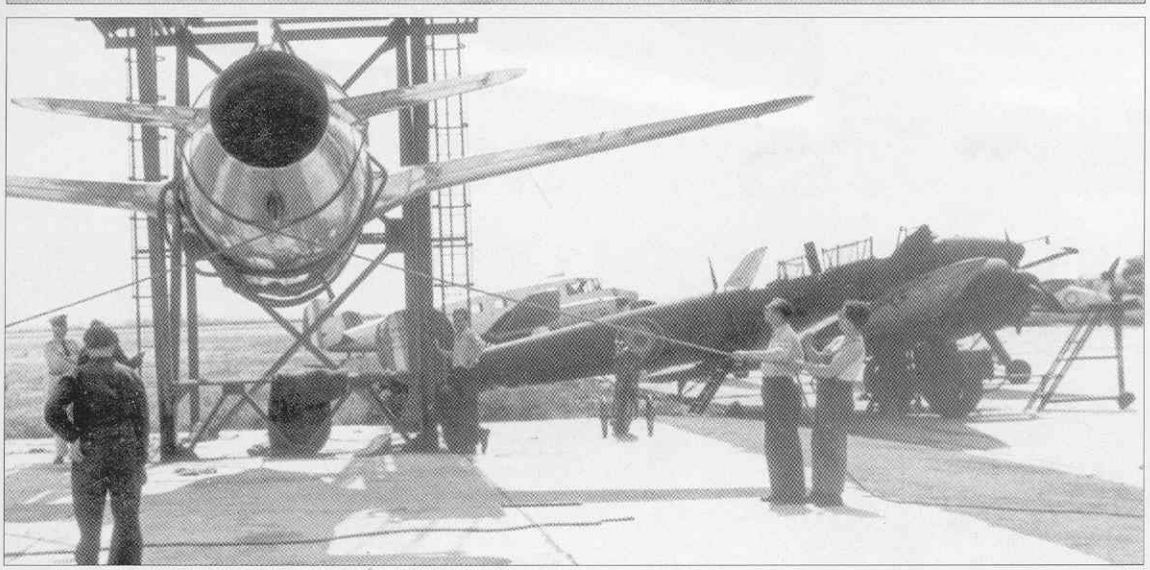
Deux Potez 631 affectés à l'école des moniteurs de Salon fin 1939, le n° 21 et le n° 37 (dont on n'aperçoit que l'extrémité de l'aile).
(ECPA-D)



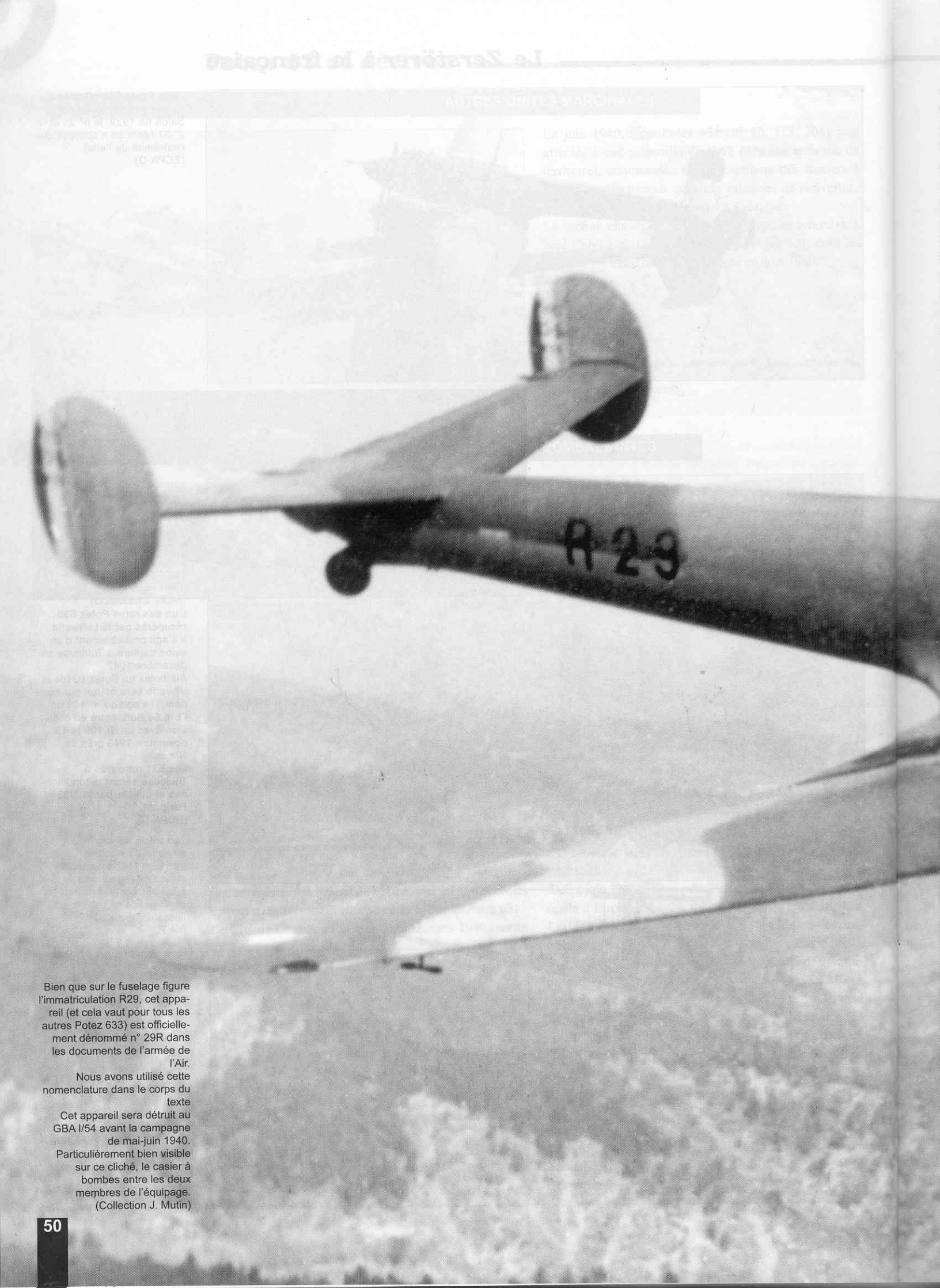
Une photo très rare, bien que de qualité médiocre, montrant ce qui, à notre connaissance, est le seul Potez 631 tombé entre les mains de la Regia Aeronautica après l'invasion de la zone libre en décembre 1942.
Il est photographié ici à Saint-Raphaël en avril 1943.
L'appareil sera détruit à Venegono le 13 mars 1943.
(Collection J. Noël)



L'un des rares Potez 630 récupérés par la Luftwaffe.
Il s'agit probablement d'un avion capturé à Toulouse en décembre 1942.
Au moins un Potez 631de la uftwaffe sera détruit par accident. Il s'agit du n° 103 de l'Erg.Gr Süd, entré en collision avec un Bf 109 le 13 novembre 1943 près de Nîmes.
Les 631 retrouvés à Toulouse seront reconditionnés et utilisés par le 3/33 *Périgord*.
(ECPA-D)



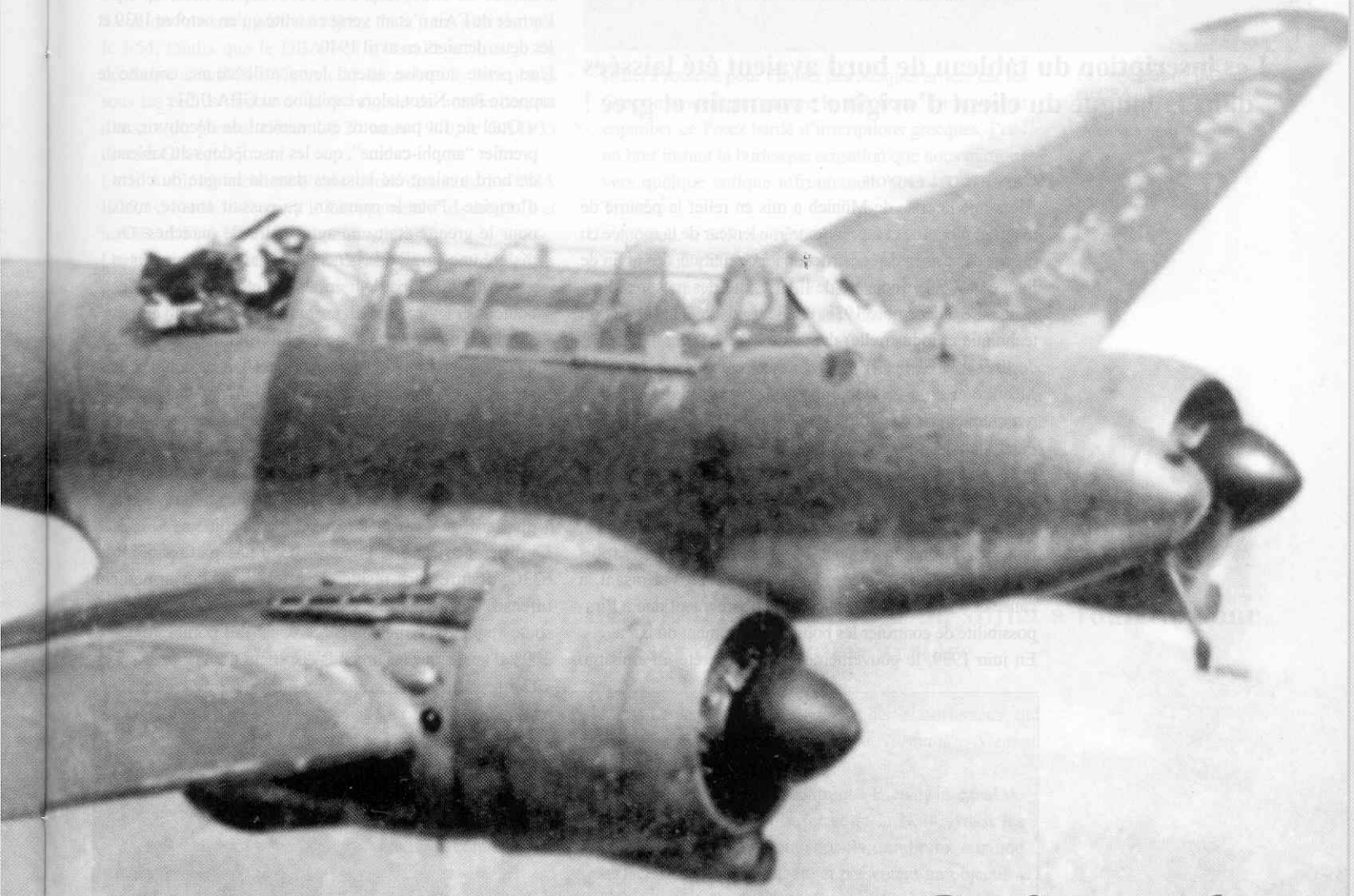
The last of the not so many...
Le dernier Potez 631 en état de vol, le n° 198, connaîtra une belle fin de vie au CEV avant de terminer trsitement sa carrière au pilon en septembre 1951.
(Collection J. Mutin)



Bien que sur le fuselage figure l'immatriculation R29, cet appareil (et cela vaut pour tous les autres Potez 633) est officiellement dénommé n° 29R dans les documents de l'armée de l'Air.
Nous avons utilisé cette nomenclature dans le corps du texte
Cet appareil sera détruit au GBA I/54 avant la campagne de mai-juin 1940.
Particulièrement bien visible sur ce cliché, le casier à bombes entre les deux membres de l'équipage.
(Collection J. Mutin)

CHAPITRE IV

LE POTEZ 633



Comment faire la guerre avec des avions grecs, roumains et chinois.

Bien que l'armée de l'Air se soit intéressée au Potez 633 au point d'en commander 115 exemplaires de série, son entrée en service sous les couleurs françaises tient du concours de circonstances. Commandé en version biplace pour les unités de bombardement (catégorie B2), il est victime d'un changement de politique de la part des services techniques le 20 mai 1938, soit deux mois après la passation du marché 299/8. Décrétant que désormais les bombardiers légers doivent être triplaces, le contrat est résilié par un avenant reportant la commande sur un nombre équivalent de Potez 631. L'armée de l'Air n'aurait donc dû jamais recevoir de Potez 633. Mais, c'était sans compter avec les événements.

Les inscription du tableau de bord avaient été laissées dans la langue du client d'origine : roumain et grec !

Casse-tête... chinois

Alors que la crise de Münich a mis en relief la pénurie de matériel moderne et face à l'extrême lenteur de la montée en charge des usines de construction aéronautique, dès la fin de l'année 1938 le ministère de l'Air prend des mesures d'urgence. Le 6 décembre 1938, une lettre de la DTI (Direction technique et industrielle) demande le rachat des Potez 633 destinés à la Chine. Trois se trouvent emballés en caisses à Méaulte et un a été débarqué à Haïphong. Ils sont saisis, remontés et pris en compte par l'armée de l'Air.

Au milieu de l'année 1939, les trois Potez 633C présents sur le sol métropolitain sont versés à la Section d'expérimentation du vol rasant, dépendant du CEAM à Reims et commandée par le capitaine Secrétant. Ce dernier estime, non sans raison, que le lance-bombes vertical constitue plus une gêne qu'un avantage dans l'attaque en vol rasant, à cause de l'imprécision totale du bombardement due à l'impossibilité de contrôler les bombes au moment du largage.

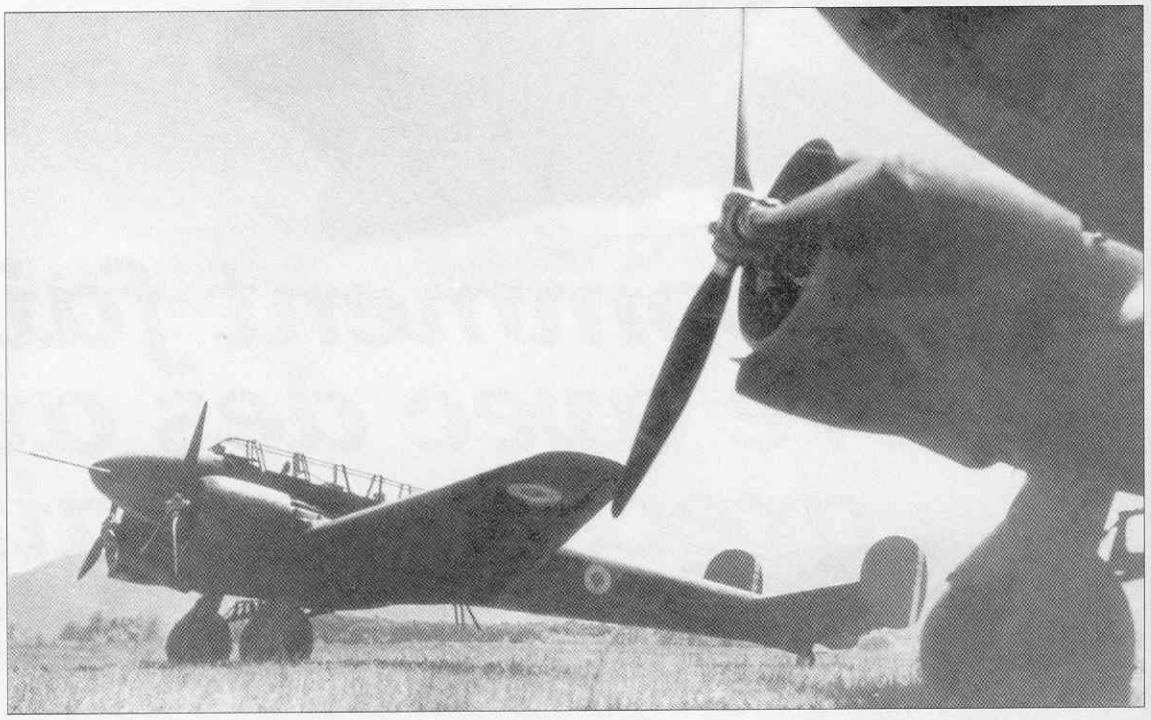
En juin 1939, le gouvernement ayant décrété un embargo provisoire sur la livraison d'armes à l'étranger « par mesure de précaution », la DTI fait saisir les Potez 633 constituant le solde des commandes grecques et roumaines, soit respectivement onze et vingt appareils. Ceux-ci sont normalement assemblés puis expédiés à l'EAA 301 de Châteaudun en attendant que leur sort soit fixé. Les « grecs » sont numérotés de 12G à 24G, les « roumains » de 21R à 40R et les « chinois » de 5C à 8C.

Face au retard qu'ont pris les livraisons de Breguet 691 et 693 aux unités d'assaut, le haut commandement décide de leur affecter les Potez 633 maintenus en réserve pour leur permettre d'entraîner leurs pilotes sur matériel moderne. La livraison est lente, le premier des 31 pris en compte par l'armée de l'Air n'étant versé en unité qu'en octobre 1939 et les deux derniers en avril 1940.

Une petite surprise attend leurs utilisateurs, comme le rapporte Jean Nicot, alors capitaine au GBA II/51 :

> « Quel ne fut pas notre étonnement de découvrir, au premier "amphi-cabine", que les inscriptions du tableau de bord avaient été laissées dans la langue du client d'origine ! Pour le roumain, ça passait encore, mais pour le grec, c'était une autre paire de manches. Or, malgré une similitude générale, les avions roumains et grecs différaient par leur armement et il y avait certains boutons et leviers sur les uns que l'on ne retrouvait pas sur les autres. Par chance, nous avions parmi les mécanos un jeune conscrit qui avait fait des études de grec. Certes Homère et Platon n'avaient jamais entendu parler de train d'atterrissage ni de manomètre, mais il s'est plutôt bien débrouillé et nous, nous nous y sommes faits assez vite. Nous avons plaint rétrospectivement nos camarades de la 54e escadre quand nous avons appris, plus tard, qu'ils avaient reçu des Potez chinois ! »

La différence entre le Potez 633G, d'une part, et 633R et 633C, d'autre part, réside, en effet, dans leur armement offensif. Le premier est équipé de deux râteliers GPU en soute ventrale, permettant d'accrocher des bombes de 50 à 200 kg, tandis que les seconds disposent d'un lance-bombes



Le Potez 633 n° 18G, affecté au GBA II/51 à Vinon en mars 1940.
(Archives Aéro-Journal)

vertical, logé entre le pilote et le mitrailleur, d'une capacité de 8 bombes de 50 kg. Si les « roumains » et « chinois » s'avèrent utiles pour l'entraînement, puisque leur dispositif est identique à celui du Breguet 693, les « grecs » sont mieux adaptés au bombardement en vol rasant.

L'intermède finlandais

Le 4 décembre 1939, une complète refonte de l'organisation de l'armée de l'Air voit la création du GIABSE (Groupement d'instruction de l'aviation de bombardement du Sud-Est), confié au général Gama. Celui-ci est chargé de la modernisation des unités de bombardement hors de la zone du front. Le GBA II/54 est transféré le 16 octobre à Salon-de-Provence, où il est rejoint deux jours plus tard par le I/54, tandis que le GBA I/51 s'installe au Luc le 28 décembre et le II/54 à Vinon le 15 décembre. Ils sont placés sous les ordres directs de la 6e brigade de bombardement d'assaut du général Girier. Le 20 mars 1940, le GB II/35 devient GBA II/35.

Le 15 avril, les escadres d'assaut sont dissoutes, les GBA II/35, I/54 et II/54 formant le Groupement d'assaut n° 18 et les GBA I/51 et II/51 le Groupement n° 19.

L'entraînement est marqué par de nombreux accidents, dûs pour la plupart à un manque de familiarisation des pilotes avec les innovations techniques du Potez 633.

Le 3 mars, en une réponse un peu tardive à la demande d'aide de la Finlande, agressée par l'Union soviétique le 30 novembre 1939, le GBA I/54 est transformé en « Groupe de marche Ouessant ». Échangeant ses Bre 691 contre les Potez 633 du II/54, il atterrit le 6 mars avec ses douze Potez au Bourget, d'où il s'envole le 11 pour gagner Tangmere en Angleterre. Il n'ira pas plus loin, cloué sur place par l'armistice soviéto-finlandais signé le 20 mars. À son retour, il récupère ses Bre 691 et cède 5 Potez 633 au II/51.

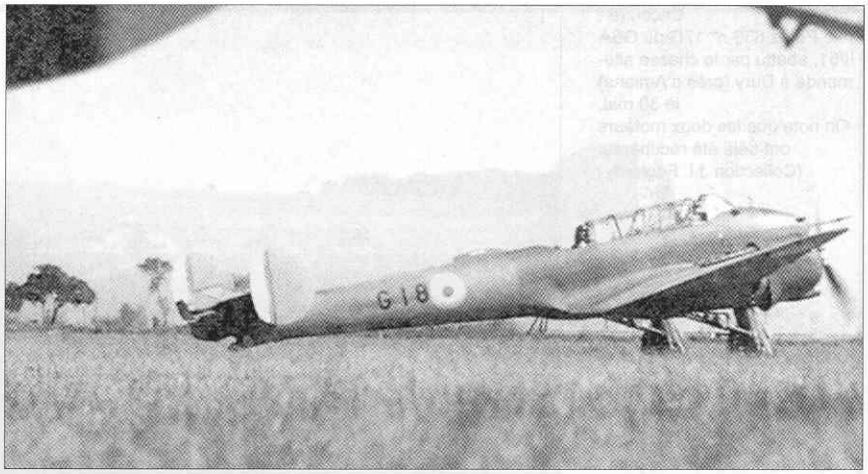
Le 633 entre dans la danse

Au moment de l'offensive allemande, le 10 mai 1940, le Groupement n° 18 est déjà présent au front avec ses Breguet 693, après s'être débarrassé de ses avions d'instruction. Ce n'est que le 19 mai que le Groupement n° 19 fait à son tour mouvement vers le nord et prend ses quartiers à Étampes. Les 13 Potez 633 encore en première ligne ont été regroupés au GBA II/51 (à savoir, 12G, 17G, 18G, 21G, 23G, 24G, 24R, 26R, 27R, 31R, 34R et 36R, auquel s'ajoute le 22G du lieutenant-colonel Azéma de Castet La Boulbène, commandant le groupement).

En raison de la faiblesse des effectifs en Breguet 693 [1], c'est donc sur un avion rejeté par l'armée de l'Air que le Groupement n° 19 est amené à effectuer ses premières missions.

Le 20 mai, à 13h10, cinq Potez attaquent des colonnes sur la route d'Arras à Péronne. Comme le rapportera plus tard le capitaine Gilles Renaud, alors adjoint du commandant du groupement et qui participe à la première mission comme mitrailleur du lieutenant-colonel de Castet, le Potez 633 n'est pas vraiment adapté aux missions qui lui sont confiées :

> « On installa deux grosses bombes de 200 kg dans la soute, plutôt mal que bien, et de Castet me fit don d'un sifflet à roulette pour l'aviser des attaques arrière car les Grecs n'avaient pas encore le téléphone. En le voyant enjamber ce Potez bardé d'inscriptions grecques, j'eus un bref instant la burlesque sensation que nous partions vers quelque antique affrontement sous les murs de Troie...»



Le Potez 633 n° 18G, affecté au GBA II/51 photographié en mars 1940 à Vinon. (Archives Aéro-Journal)

Un appareil, le 34R, ne rentre pas. Touché par la *flak*, il se pose dans un champ près de Bapaume, mais emporté par son élan, il percute une haie. Les deux aviateurs (sergent Dupond et caporal-chef Lacroix) sont indemnes mais sont faits prisonniers.

Le 21 mai, ce sont quatre Potez qui attaquent des convois qui marchent sur Abbeville. Une fois encore, la *flak* prélève son tribut. Le n° 36R (capitaine Nicot et adjudant Izern), fortement endommagé, s'écrase au retour sur son terrain. L'équipage est indemne.

Le 22 mai, décollage à 09h30 pour trois Potez du II/51. Leur mission est de bombarder les points de passage du Câtelet, petit bourg sur la route entre Cambrai et Saint-Quentin.

Le colonel me fit don d'un sifflet à roulette pour l'aviser des attaques arrière.

Le sous-lieutenant Gaston Baugnies de Saint-Marceux, qui s'illustrera trois ans plus tard avec *Normandie-Niémen*, participe à cette mission :

> « À ce carrefour se rencontrent l'Escaut, le canal de Saint-Quentin, une voie ferrée et la N.44. Aussi les ponts et les croisements sont-ils nombreux sur une surface relativement réduite et présentent un objectif à la fois payant et vulnérable. Ces vérités n'ont sans doute pas échappé au commandement allemand, et il faut s'attendre à des réactions assez vives de la part de la *flak* et de la Luftwaffe [...]
>
> « Le tir de la DCA redouble lorsque nous arrivons au Câtelet, mais personne n'est touché et nous effectuons notre premier passage et notre virage sans difficulté. revenus sur l'axe de la N.44, nous nous engageons en léger piqué à environ 20 m l'un de l'autre. Je vois nettement les explosions des bombes du lieutenant Colle qui me paraissent situées à quelques dizaines de mètres au-delà du point qu'il attaque. Il va certainement faire un autre passage, car il ne semble pas qu'il ait largué toutes ses bombes.
>
> « À mon tour, je vise un des trois ponts qui se distin-

[1] Pour tout savoir sur l'action des Breguet d'assaut, le lecteur est engagé à se reporter à Aéro-Journal n° 26.

Ci-contre :
e Potez 633 n° 17G du GBA II/51, abattu par la chasse allemande à Dury (près d'Amiens) le 30 mai.
On note que les deux moteurs ont déjà été récupérés.
(Collection J.I. Fogherty)

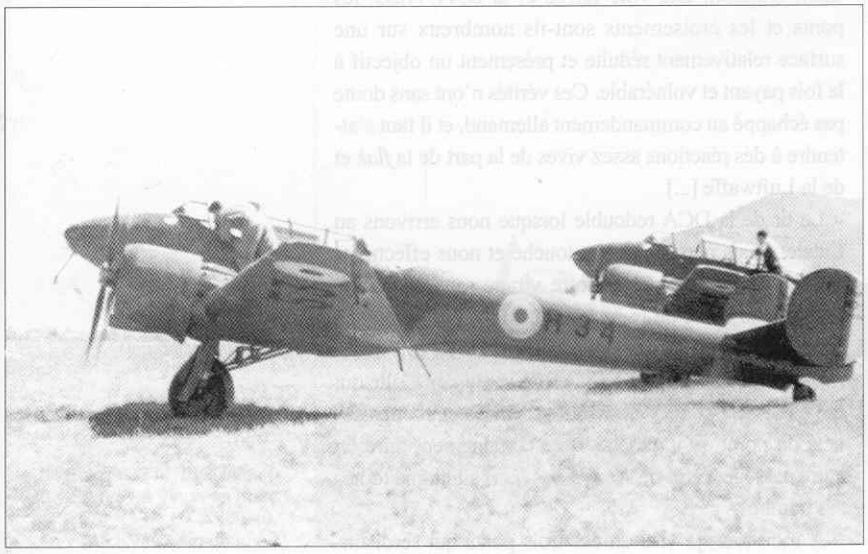
Ci-dessous :
à Vinon au printemps de 1940, le Potez 633 n° 34R (X-753) du GBA II/51.
Le numéro de série apparaît sous la forme « R34 » sur le fuselage.
Sur le gouvernail figure l'inscription : Potez 633-Br n° 34.
L'appareil sera abattu par la *flak* à Bapaume, le 20 mai 1940, les deux membres de l'équipage, indemnes, étant faits prisonniers.
(Collection J. Mutin)

guent facilement et largue quatre bombes au jugé à une cinquantaine de mètres d'altitude. Dégagement en virage à droite et en montant légèrement. Mais j'ai perdu de vue le Potez de Colle. Au cours du virage je cherche l'avion de Rostand [il s'agit en fait de l'avion du sergent Briançon - NDA] sans parvenir à le repérer. »

Quatre Bf 109 prennent le Potez de Saint-Marceaux en chasse sur le chemin du retour. Il met pleins gaz et pique au ras du sol. Il aperçoit alors un Potez légèrement devant lui et sur sa gauche; plus rapide, Saint-Marceaux le rattrappe progressivement.

Mais, tout à coup, j'aperçois une déchirure dans le fuselage, de la fumée s'en dégage.

« C'est l'avion de Colle, reconnaissable d'ailleurs à une large tache de peinture verte sur l'avant droit du fuselage. [Le sous-lieutenant] Bruckhardt me fait des signes auxquels je réponds. Mais, tout à coup, j'aperçois une déchirure sur le côté droit de l'avion; de la fumée s'en dégage, la silhouette de Bruckhardt disparaît dans le fuselage et la vitesse du Potez tombe brusquement de sorte que je le dépasse rapidement. Il est évident qu'il a été touché, mais je pense que Colle aura pu se poser sur le ventre avant que le feu ne gagne tout l'avion. »



Colle (Potez 633 n° 26R), touché par des Bf 109, se pose, en effet, dans la nature, près de Bapaume mais dans les lignes ennemies. Les deux hommes sont capturés. Saint-Marceaux parvient à rentrer. Quant au troisième, le n° 24R, équipage sergents Briançon et Hanras, il a été abattu en flammes et s'est écrasé sans survivant à Saudemont (pas-de-Calais).

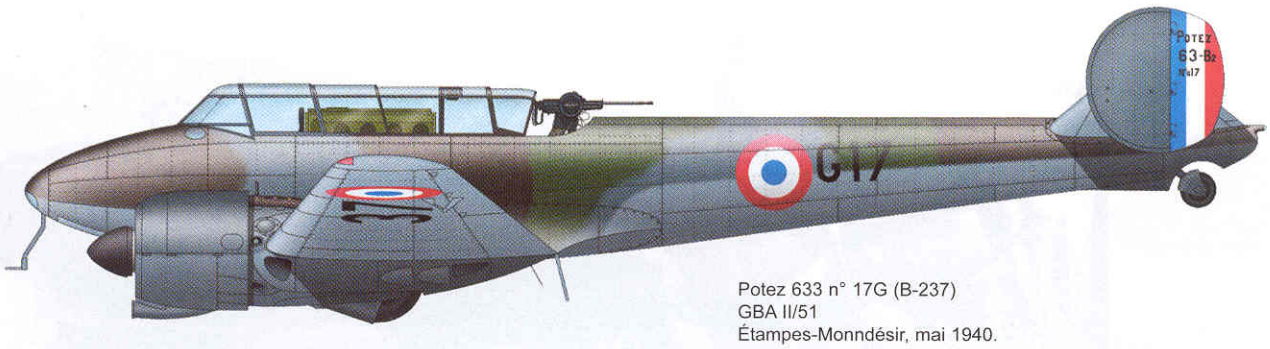
Le *Leutnant* Franz von Werra du *Stab* II./JG 3 revendique deux Bre 690 (confusion fréquente avec les bimoteurs bidérives français), l'un à Saudemont, l'autre près de Cambrai.

Le *Leutnant* Walter Fiel du *Stab* I./JG 3 revendique un Potez 63 près d'Arras. Comme le lieu de chute de Colle est à mi-chemin entre Cambrai et Arras, nous laisserons le choix au lecteur de déterminer son vainqueur. Par contre, il ne peut guère y avoir de doute sur le sort de Briançon qui, contrairement à ce que l'on a longtemps cru, n'a pas été victime de la *flak*, mais de la chasse allemande.

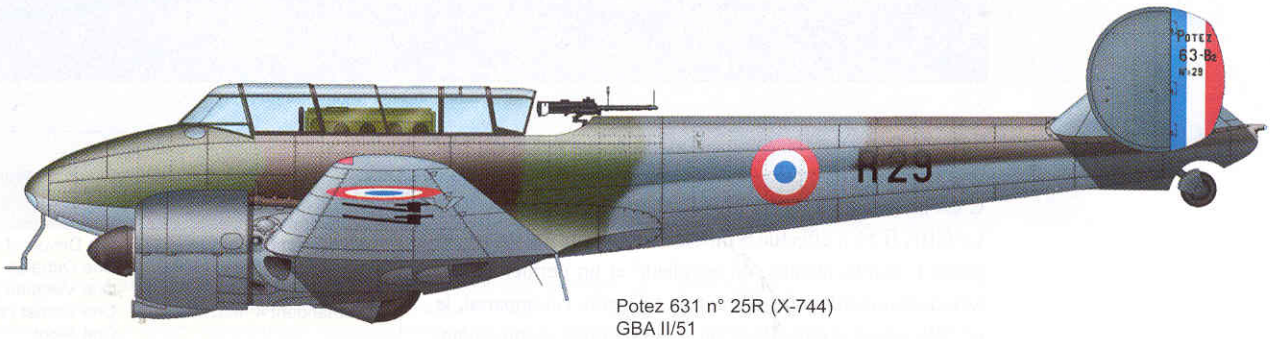
Les 24 et 25 mai, les Potez du II/51 exécutent 5 sorties.

Le 26 mai, ce sont trois nouvelles avec pour objectifs une colonne d'engins entre La Fère et Saint-Quentin. Un appareil (numéro inconnu) est atteint par la *flak* et se crashe sur la piste de Pithiviers. L'équipage (lieutenant Collombet et adjudant-chef Hervier) est sain et sauf. Un second appreil (n° 27R) est fortement endommagé par six Bf 110.

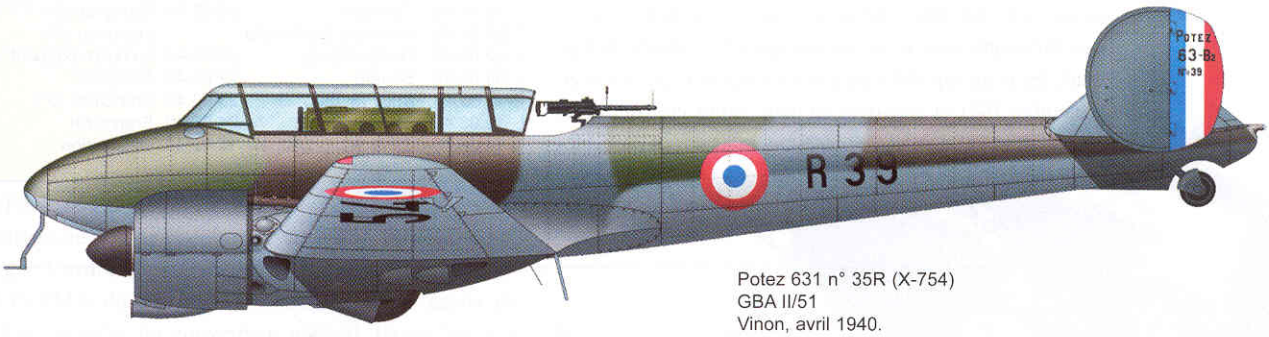
Le 30 mai, le Potez n° 17G (sous-lieutenant Rolland et sergent Viger) se joint à trois Bre 693 du I/51 et quatre autres du II/51 pour une mission de harcèlement aux sorties nord d'Amiens, Corbie et La Neuville. Tout de suite après leur attaque, ils tombent sur une patrouille de Bf 109 des I./JG 2 et I./JG 76. Deux Breguet et le Potez sont abattus, ce dernier par le *Leutnant* Otto Grote de la 3./JG 76. Le pilote est indemne, mais le mitrailleur a été légèrement blessé. À noter que le sous-lieutenant Rolland se fera abattre une seconde



Potez 633 n° 17G (B-237)
GBA II/51
Étampes-Monndésir, mai 1940.



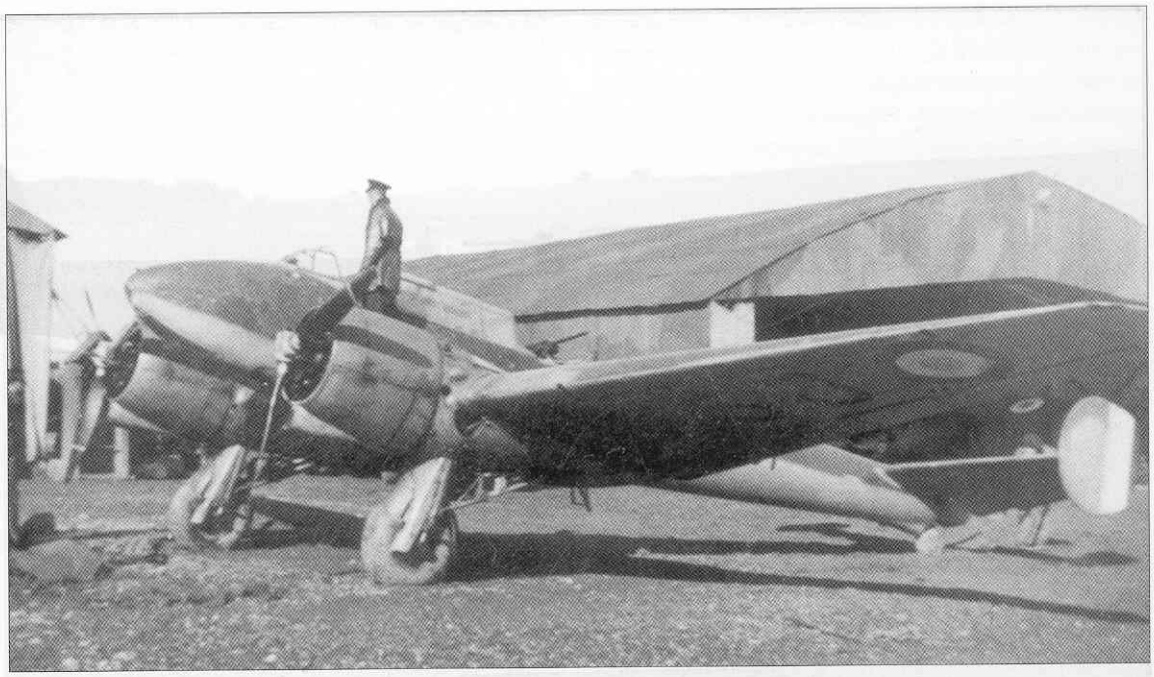
Potez 631 n° 25R (X-744)
GBA II/51
Étampes-Mondésir, mai 1940.



Potez 631 n° 35R (X-754)
GBA II/51
Vinon, avril 1940.

Potez 633 n° 5C
Détachement de reconnaissance du Tonkin
Tong, 1942 (?).

© P-A. Tilley - 2005



Le Potez 633 n° 31R, transféré du GBA II/54 au II/51 le 27 avril 1940. (Collection J. Mutin)

fois par des Bf 109 le 9 juin à bord d'un Bre 693 et qu'il ne retrouvera son groupe qu'après l'armistice.

C'est la dernière mission de la campagne pour le Potez 633. Le GBA II/51 a effectué 6 missions, totalisant 16 sorties, et perdu 6 avions abattus, un accidenté et un dernier détruit lors du bombardement d'Étampes le 3 juin; cet appareil, le n° 24G, venait d'être affecté au général Girier, commandant la 6e brigade d'assaut. Si l'on y ajoute les deux tués et les quatre prisonniers, la note est plutôt salée.

À l'armistice, 18 Potez 633 sont recensés en zone libre, ce qui signifie qu'outre les 8 détruits en opérations et les 2 stockés à l'EAA 301, 3 autres ont disparu dans la tourmente. Les survivants sont tous stockés après l'armistice. Sur ce total, les neuf appareils en meilleur état sont prélevés en septembre 1941 et convoyés en deux temps en Roumanie. Le sort des neuf derniers est inconnu, mais ils ont probablement été ferraillés par les Allemands.

LE GBA II/51
(septembre 1939 - août 1940)

État-major

Commandant de groupe	Cdt Davout d'Auerstaedt
Commandant 3e escadrille	Cne Debaise
	Cne Villedieu (à/c 15.12.39)
Commandant 4e escadrille	Cne Pernet († 11.04.40)
	Cne Nicot

Bases

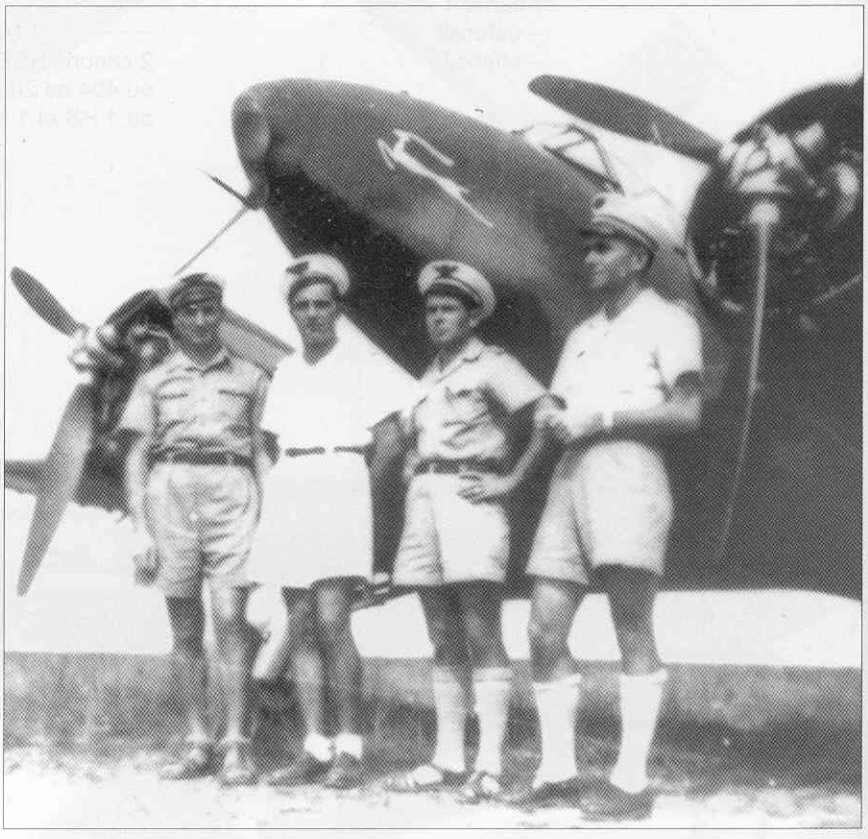
01.09.39	Troyes-Barberey	15.06.40	St-Jean-d'Angély
17.10.39	Briare	16.06.40	Châtearroux (3e)
15.12.39	Vinon	17.06.40	La Jarne (4e)
27.04.40	Salon-de-Provence	19.06.40	Lézignan (3e)
19.05.40	Étampes	20.06.40	Mérignac (3e)
24.05.40	Pithiviers-Dadonville		Lézignan (4e)
02.06.40	Orléans-Bricy	21.06.40	Landes-de-Bussac (4e)
04.06.40	Bouard	22.06.40	Mérignac
11.06.40	Bricy (3e esc)	23.06.40	Francazal (3e)
12.06.40	Orléans-Bricy	24.06.40	Francazal
14.06.40	Saint-Jean-d'Angély	15.08.40	Dissolution

Le Potez 633 n° 39R du GBA II/51 est accidenté à Vinon le 13 mars 1940. (Collection J. Mutin)

LES POTEZ CHINOIS

Ci-dessus :
le Potez 633 n° 5C est accidenté à Bach Maï le 19 novembre 1940 par le lieutenant-colonel Pélisse, commandant le groupement aérien mixte 42. À remarquer, l'absence du casier à bombes dans l'habitacle qui limitait l'utilisation de cet appareil à la reconnaissance à vue. On remarque au second plan les Morane 406 de l'EC 2/595. Apparemment, l'appareil sera réparé, ce qui n'aurait rien d'étonnant puisque les dégâts semblent minimes.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
le Potez 633 semble toujours vaillant en 1941/1942, comme l'atteste cette photo. On note l'insigne du détachement de reconnaissance du Tonkin.
(SHAA)



Les Potez 631 n° 1C et 2C et le Potez 633 n° 5C arrivent en caisses au port de Haïphong (Indochine) en août 1939. Malgré l'ordre donné de les livrer à la Chine (DM n° 145/EMA du 15 janvier 1940), ils sont saisis et stockés sur ordre du gouverneur général. Ils ne figurent pas sur l'état des matériels aériens en mai 1940. Devant la menace japonaise, les avions sont remontés et au moins deux forment la Section de reconnaissance P.63 qui est engagée dans des missions d'observation (ils ne sont apparemment pas équipés de caméras) lors de l'affaire de Lang Son.

Après le cessez-le-feu, un nouvel ordre de remise des avions en caisses n'est pas non plus suivi d'effet et le Potez 633 sert comme avion de commandement au lieutenant-colonel Pélisse, commandant la groupement mixte n° 42, pendant la guerre contre le Siam. L'avion est accidenté le 19 novembre 1940, mais il sera réparé.

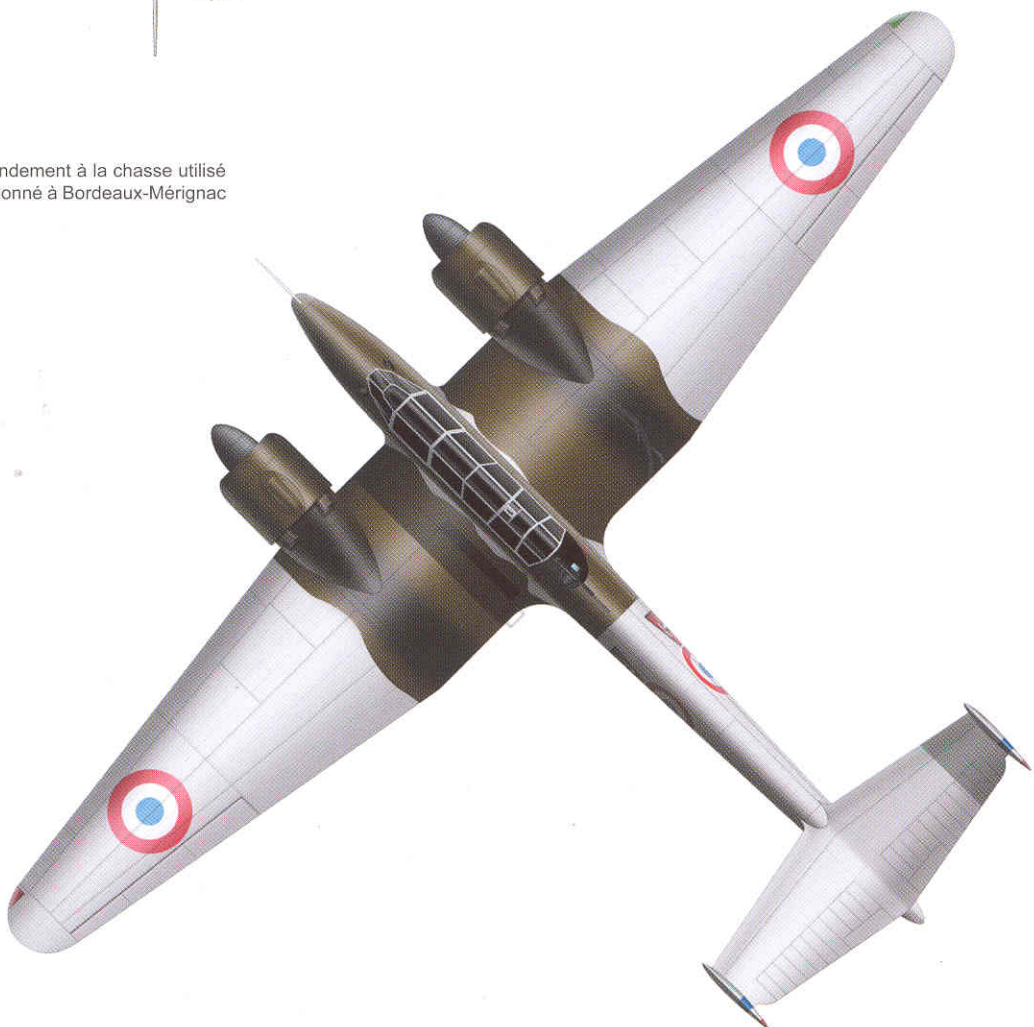
En 1942, les trois Potez forment le détachement de reconnaissance du Tonkin. Ils disparaissent mystérieusement de l'inventaire de l'armée de l'Air en 1943, peut-être enfin remis en caisses, mais peut-être aussi victimes d'un manque de pièces de rechange.

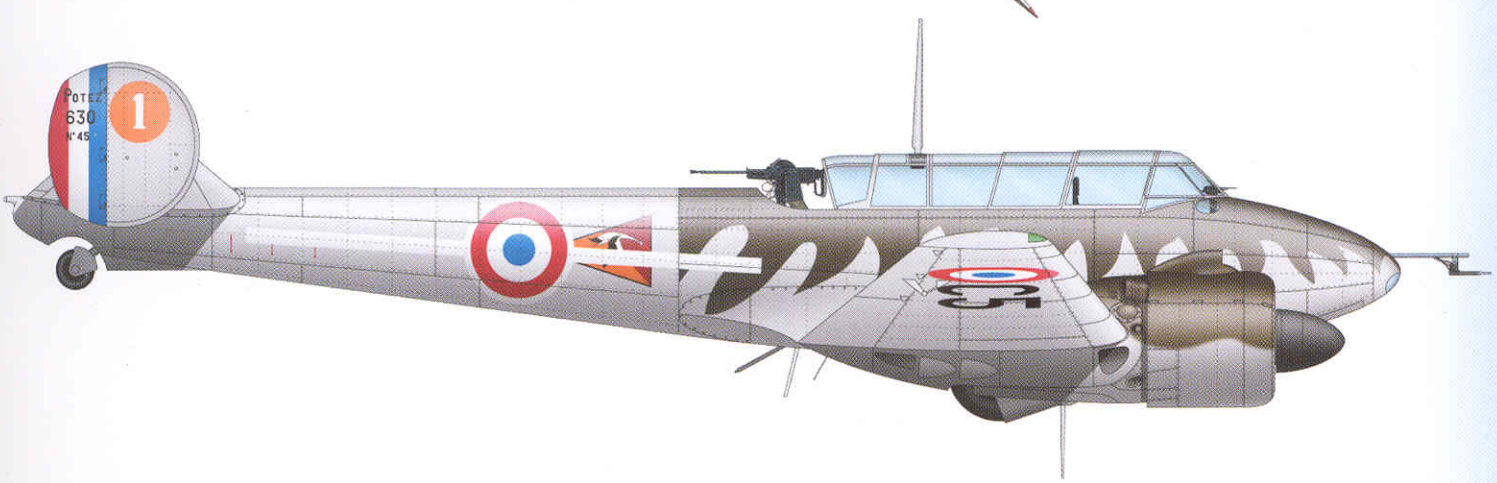
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

	Potez 630	Potez 631	Potez 633
Équipage (hommes)	3	3	2
Moteurs	HS 14 Ab 10/11	GR 14 M4/M5	GR 14 M4/M5
Puissance nominale			
– au décollage	700 ch	700 ch	700 ch
– au niveau de la mer	640 ch	570 ch	570 ch
– à 4 500 m	720 ch	660 ch	660ch
Vitesse			
– au niveau de la mer	390 km/h	360 km/h	360 km/h
– maximale à 4 500 m	460 km/h	442 km/h	442 km/h
Temps de montée à 4 000 m	nc	5 mn 56	nc
Distance franchissable			
– à 240 km/h à 1 900 m	nc	1 220 km	nc
– à 430 km/h à 5 900 m	nc	760 km	nc
Plafond pratique	10 000 m	10 000 m	10 000 m
Envergure	———	16,00 m	———
Longueur	11,07 m	11,09 m	11,05 m
Hauteur	———	3,62 m	———
Poids			
– à vide	2 450 kg	2 450 kg	2 565 kg
– normal en charge	3 850 kg	3 760 kg	4 500 kg
Armement			
– défensif	———	1 MAC 34 de 7,5 mm (1 000 c)	———
– offensif	2 canons HS 9 ou 404 de 20 mm ou 1 HS et 1 MAC	2 HS 404 ou 1 HS et 1 MAC plus 4 MAC	1 MAC 34 8 bombes de 50 kg

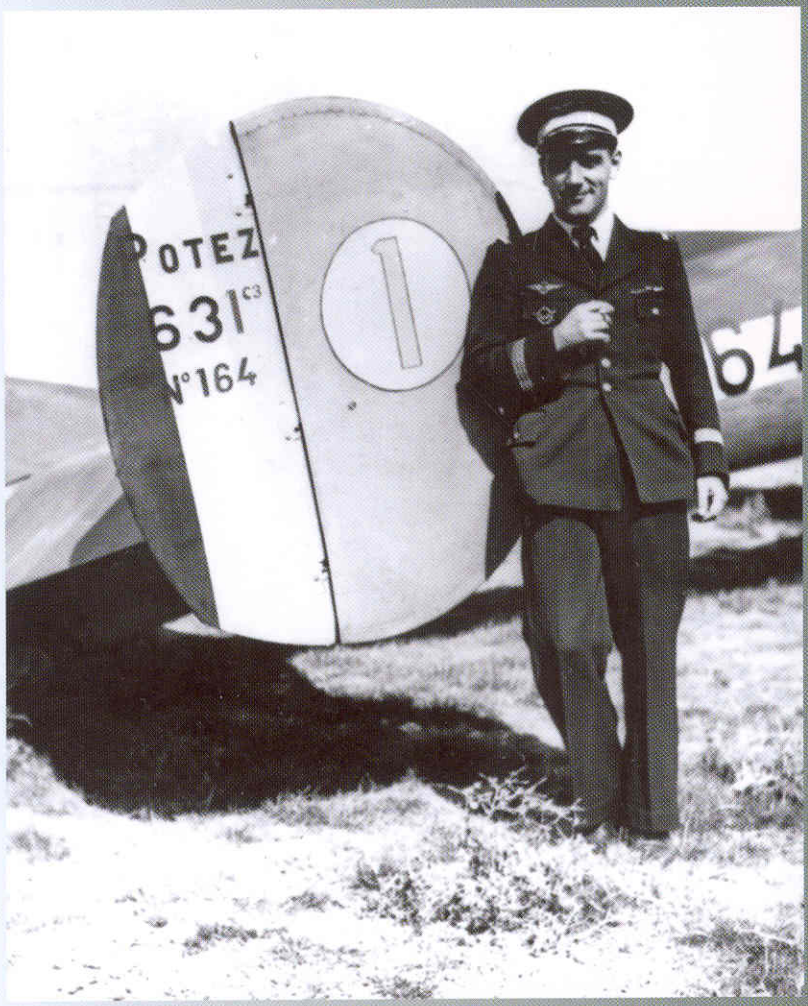
Potez 63 et dérivés

Potez 630 n° 45 (C-557)
GC I/5 1ère escadrille
Ancien appareil de comandement à la chasse utilisé pour les liaisons et abandonné à Bordeaux-Mérignac fin juin 1940.





© P-A. Tilley - 2005



Pour répondre à un programme demandant un « multiplace léger de défense », Potez conçoit son modèle 63, un appareil doté de toutes les innovations de l'époque. Dès les premiers essais, il s'avère maniable et rapide.
Voyant les immenses possibilités de son bimoteur, Potez le décline en plusieurs versions, chasse, assaut, reconnaissance et observation. Seules les deux premières sont étudiées dans ce fascicule.
Magnifique machine en 1936, le Potez 63 est malheureusement dépassé quand il entre en service. Il est en particulier desservi par des moteurs poussifs qui rendent plus de 300 ch à ceux de son adversaire direct, le Messerschmitt Bf 110.
Il va néanmoins subir l'épreuve du feu en mai-juin 1940, tant avec les escadrilles de chasse de nuit – qui serviront à tout sauf à la chasse de nuit – qu'avec l'Aéronautique navale et l'escadrille de chasse multiplace de jour.
L'armée de l'Air n'a pas voulu du Potez 633 comme biplace d'assaut léger, donnant la préférence au Breguet 693. Mais par un curieux tour du destin, le Potez 633 va quand même se retrouver sous les cocardes tricolores et cet appareil, considéré comme inapte au combat, ne va pas moins effectuer un certain nombre de missions de guerre.